

JOSEPH SCHULTZ

VILLES ET REGIONS EN HONGRIE

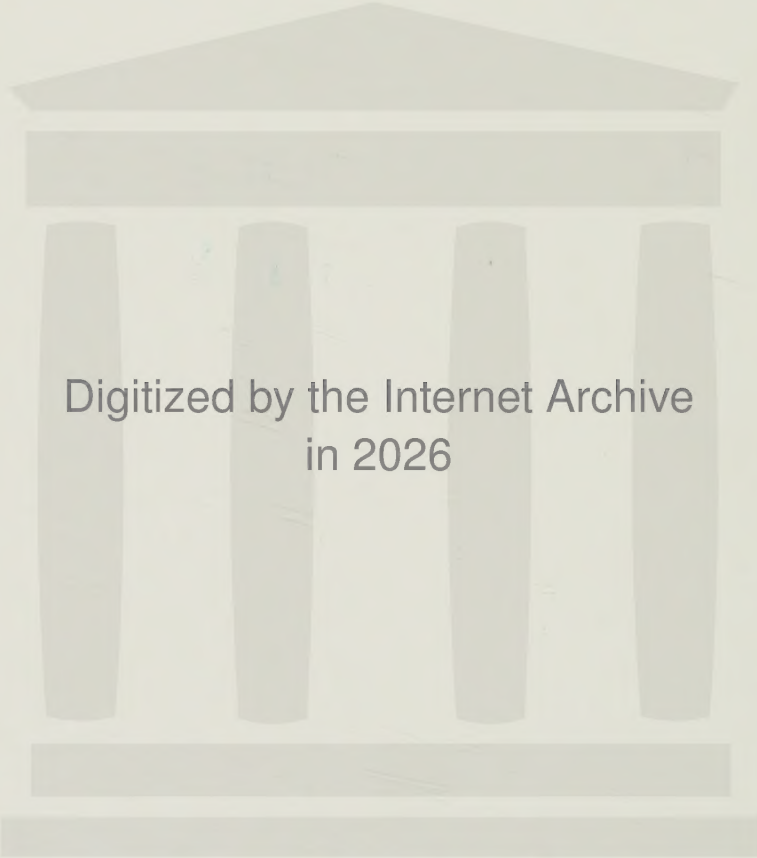
TOME II

THESE PRESENTEE DEVANT L'UNIVERSITE DE MONTPELLIER III

— LE 24 AVRIL 1976 —

SERVICE DE REPRODUCTION DES THESES
UNIVERSITE DE LILLE III

- 1982 -



Digitized by the Internet Archive
in 2026

JOSEPH SCHULTZ

VILLES ET REGIONS EN HONGRIE

TOME II

THESE PRESENTEE DEVANT L'UNIVERSITE DE MONTPELLIER III

— LE 24 AVRIL 1976 —

SERVICE DE REPRODUCTION DES THESES
UNIVERSITE DE LILLE III

- 1982 -

VILLES ET RÉGIONS
EN ROUMANIE



DEUXIEME LIVRE : LE ROLE SPATIAL DES VILLES

I N T R O D U C T I O N

La croissance urbaine en Hongrie revêt de multiples aspects. Les différents facteurs géographiques n'ont pas produit les mêmes effets partout. Nous avons essayé de souligner les particularismes locaux qui ont pu agir comme des accélérateurs ou comme des freins. Mais la situation géographique, l'héritage historique, la morphologie urbaine, le dynamisme industriel, etc.. ne peuvent justifier qu'en partie les nuances de l'évolution.

La ville n'est pas un lieu isolé dans l'espace, mais bien au contraire un point focal. Elle est née et elle se développe en fonction des besoins de son environnement, en fonction de son rôle de commandement dans les relations complexes régissant l'espace. Par la variété de ses fonctions destinées à satisfaire les besoins de son espace environnant, par la puissance de son attraction, mais aussi par sa capacité à promouvoir le progrès autour d'elle, la ville a un rôle d'organisation, que l'on peut appréhender

à travers l'étendue des zones d'attraction, la fréquence, l'intensité, la durée, la qualité des relations, et le degré de polarisation de l'espace régional.

La plupart des institutions, services, établissements commerciaux existant dans les villes sont non seulement destinés à la population locale mais ils exercent aussi un pouvoir attractif sur une clientèle de la campagne environnante, à la recherche de services exclusivement urbains et de qualité. Un niveau de vie plus élevé provoque le déplacement d'une masse de population de plus en plus nombreuse, sur des distances de plus en plus grandes ; les caractères exceptionnels de ces services ou commerces entretiennent des relations spatiales qui concernent une portion d'espace de plus en plus vaste. La rareté introduit la notion de hiérarchie entre ces différents services ; d'une pratique moins quotidienne, ils recherchent la localisation qui leur assure la rentabilité optimum. Et les services de même niveau hiérarchique, - donc de même degré de rareté, - ont tendance à se regrouper aux mêmes points de l'espace. Arrive-t-on ainsi à "un découpage successif de la région en une hiérarchie de places centrales" ; la position d'une ville étant déterminée par "son niveau dans la hiérarchie" et par "la taille de son aire de marché" et de relations multiples et complexes (1).

(1) Brian J.L. Berry, 1971, p. 33.

Ce schéma général est très largement accepté dans les pays à économie capitaliste développée, à tel point que la détermination de la place des villes dans l'organisation de l'espace peut se passer parfois d'analyse très détaillée des composantes de toutes les fonctions urbaines et des interpolations permettent l'élaboration de schémas théoriques.

Il nous semble qu'il est impossible d'appliquer a priori ces méthodes dans l'analyse des relations villes-campagnes et de la hiérarchie urbaine en Hongrie. Cette réserve s'explique par diverses raisons :

- le niveau de développement économique du pays est encore en retard par rapport à l'Europe occidentale ou aux Etats-Unis où ces méthodes ont été expérimentées (1).

- le système économique socialiste méconnaît la recherche de profit, la concurrence et l'évolution spontanée qui agissent dans le système capitaliste et qui interviennent fortement dans le choix des lieux centraux et dans la formation des zones polarisées.

- la société uniformisée n'a pas les mêmes réflexes et habitudes et ses aspirations sont différentes de celles de la société industrielle de consommation.

- la faiblesse du secteur tertiaire urbain ainsi que le rôle de production que doivent avoir les villes

(1) Il est vrai que ces méthodes ont été appliquées dans certains pays moins évolués que la Hongrie, tels la Grèce, le Brésil, la Côte d'Ivoire entre autres.

rendent incertaine toute utilisation de ce schéma parfaitement applicable à d'autres pays.

- l'hypercentralisation administrative du pays donne une importance fondamentale aux limites de départements ; et la localisation des services obéit plus à des impératifs politiques qu'à des nécessités d'évolution spontanée du marché.

- Enfin, la période actuelle, marquée par la croissance urbaine rapide, mais inachevée, engendre des situations et formes transitoires dont il faut déterminer la portée au delà du schéma classique.

Autant de raisons qui incitent à la prudence. Nous proposons d'analyser d'abord l'environnement urbain dans sa définition humaine et économique, cela afin de pouvoir isoler les facteurs locaux spécifiques pouvant influencer la nature et le volume des relations ville-campagne. Puis nous nous attachons à étudier les fonctions urbaines centrales et les réseaux spatiaux qu'elles déterminent.

C H A P I T R E V

L'ENVIRONNEMENT URBAIN

Avant d'aborder l'étude des rapports spatiaux, il nous semble important d'analyser les composantes de l'espace, villes, villages, toutes autres formes d'habitat élémentaire dans leur structuration humaine et économique.

A - L'ENVIRONNEMENT URBAIN : L'ESPACE DEMOGRAPHIQUE.

Les villes sont nées et se sont développées dans un environnement physique et humain donné et progressivement transformé. Si le milieu physique est quasi immuable, le contenu humain de l'environnement géographique des villes est en continuelle évolution. Le rôle que la ville y joue ne peut se comprendre qu'à la lumière de la structure de l'environnement géographique. A cet effet, nous abordons l'étude du réseau des localités et la place de la ville dans ce système. Le but recherché et l'isolement des types régionaux de réseau, un des fondements des différences

dans les relations ville-campagne.

1 - Le réseau d'habitat rural.

a) La densité d'établissement.

Le réseau d'habitat de la Hongrie comprend, au moment du recensement de 1970, 3.208 unités administratives dont 3.135 localités non urbaines. Loin d'être homogène, la répartition de ces localités est marquée par de fortes oppositions qui caractérisent le peuplement de l'espace. Exprimés par les indices de densité (nombre d'établissements pour 100 km²) les extrêmes calculés au niveau des cantons sont de 0,9 et de 9,2 ; c'est-à-dire que pour une même unité de surface il peut y avoir dix fois plus de villages d'un bout à l'autre du territoire. On peut se faire une première image de ces divergences à la consultation des figures n°s 109 et 110.

Si l'écart entre les extrêmes est grand, il se creuse encore avec la concentration géographique des cantons de densité voisine. Ainsi l'Alföld se détache très nettement, avec des valeurs très faibles, le plus souvent inférieures à 3 et même dans le centre de la Transtisza il y a moins d'un village par 100 km². En s'éloignant de l'Alföld, la densité s'élève et atteint son maximum dans l'Ouest (Vas, Zala) et le Sud (Baranya) de la Transdanubie, ainsi que dans le Nord-Est du pays, Borsod et Szabolcs.

Les raisons d'une telle répartition sont recher-

crées en vain dans la topographie ou d'une façon générale dans les conditions naturelles. A priori, plaines et collines semblent s'opposer mais les exceptions sont nombreuses. Les régions de plaines, comme celles de la Tisza supérieure, la vallée de la Drave, la Kisalföld, ont des densités parmi les plus élevées : et inversement dans les collines de Bakony ou de Belső-Somogy elles sont à peine supérieures à celles de l'Alföld. Il est difficile de trouver des points communs entre la plaine de la Drave, fertile et plate, le Mecsek, escarpé et boisé, les collines de Zala, humides et mal drainées, le Cserehát, haut plateau karstique et sec et enfin la plaine marécageuse du Szamos ; pourtant dans ces régions la densité avoisine également 7 à 8.

Si malgré tout, les conditions naturelles jouent un rôle, le facteur principal est donné par les conditions historiques. Jusqu'au XVI^e siècle, avant l'invasion turque, le réseau des villages était dense. Sur le territoire de la Hongrie actuelle, il s'en trouvait quelque 5000 (1). Si en Transdanubie la densité de villages était toujours plus élevée, les différences avec l'Alföld n'étaient pas aussi accusées. Les 150 années d'occupation turque puis la reconquête magyare ont totalement désintégré le réseau de villages du Centre-Sud de la Hongrie, surtout de l'Alföld. La recolonisation agricole, qui a duré plus d'un siècle, a d'abord peuplé surtout la Transdanubie où le réseau

(1) Szabo I. 1966 - Boros F., 1957, 1958.

ancien est pratiquement rétabli. L'Alföld n'est touchée que plus tard, à la fin du XVIIIe siècle ; son style de repeuplement est d'ailleurs tout à fait différent : à la place des innombrables petits villages s'établissent des colonies espacées mais très peuplées, liées aux besoins de la grande propriété seigneuriale. L'abolition des droits seigneuriaux (1848) ou la bonification des terres (régularisation des rivières) ou encore le passage à de nouveaux systèmes de culture (régions de sables) ne provoquent pas de modifications déterminantes dans le réseau de villages de l'Alföld. La création de nouveaux villages (plus de 150) dans les années 1950 à 1955 n'a eu, tout compte fait, qu'une incidence minime.

b) La taille des unités de peuplement.

Si la densité générale de la population rurale (figure n° 109) montre une répartition assez équilibrée, c'est qu'il existe probablement un rapport inverse entre la densité du semis des localités et la taille de ces localités. (Voir tableau XXXVIII).

Il n'est pas possible de parler en Hongrie d'unités moyennes de peuplement : les collectivités minuscules, comptant moins de 500 habitants sont nombreuses - le cinquième de l'ensemble - de même que les gros villages (1) de plus de 2.000 habitants, qui comprennent le quart de

(1) Nous ne donnons pas - dans tout ce chapitre - au mot village un sens fonctionnel restrictif. C'est la terminologie officielle en Hongrie, qui ne reconnaît que ville ou village.

TABLEAU XXXVIII

Taille des localités en 1970 (1)

Catégorie de taille	Localités		Habitants	
	Nombre	%	Nombre	%
inf. à 500	664	21,2	213.322	3,7
500 - 1000	814	26,0	596.022	10,5
1000 - 2000	829	26,4	1.186.667	20,9
2000 - 5000	621	19,9	1.899.858	33,5
5000 - 10000	151	4,8	1.240.844	18,5
plus de 10000	56	1,7	730.585	12,9
	3.135	100	5.667.288	100

l'effectif. Particulièrement remarquable est la présence de 56 "villages géants" dont la population est d'importance urbaine. La population villageoise se répartit d'une façon presque égale dans les trois grandes catégories de moins de 2.000 habitants, de 2 à 5.000 habitants et de plus de 5.000 habitants.

Comme pour la densité, la répartition géographique des divers types de localités selon la taille obéit à une grande régularité. Les communes de moins de 500 habitants (figure n° 111) fourmillent dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la Transdanubie, et le long de la frontière sep-

(1) K.S.H. Recensement de 1970.

tentrionale du pays. Dans l'Alföld et le Mezöföld, ce type d'habitat est exceptionnel. On remarque une disposition analogue pour les localités de 500 à 1000 habitants. Ainsi, forte densité de villages et faiblesse de l'effectif de population vont de pair.

La répartition des unités de 1000 à 5.000 habitants est plus équilibrée, mais l'Alföld se distingue encore parce qu'on n'y trouve que des localités de plus de 2.000 habitants.

Les communes de plus de 5.000 habitants se cantonnent essentiellement dans la moitié orientale du pays. En effet, sur les 207 communes concernées, 119 se trouvent dans l'Alföld, contre 41 en Transdanubie, 14 dans la Dorsale du Nord et 33 autour de la capitale. L'Alföld est la région de villages disséminés et de population élevée (figure n° 111).

c) La dispersion intercalaire : les tanyas.

Après la densité et la taille des localités, le troisième élément de jugement du réseau d'habitat est la répartition de la population à l'intérieur des limites communales. Dans la majeure partie du territoire, la population des écarts se situe entre 5 et 15 %, la question n'est vraiment intéressante que dans l'Alföld.

Nous avons pu déjà évoquer à propos des villes, la formation d'un système d'habitat très particulier, celui

des tanyas. Si, à l'origine, les tanyas sont étroitement liées au fait urbain, à la fin du XIXe siècle cette dépendance socio-économique se relâche et la tanya devient le symbole de la petite exploitation indépendante. A la suite des bonifications des sols et des réformes agraires, leur nombre ne cesse d'augmenter.

En 1970, les tanyas constituent dans l'Alföld un système très étendu dans l'immense espace de la Grande Plaine où vivent près de 800.000 personnes dans 300.000 tanyas. Les tanyas sont présentes partout mais elles peuvent avoir une signification différente dans le système d'habitat selon leur fréquence. Si nous acceptons une limite inférieure de 10 habitants au km² vivant dans les tanyas, deux grands ensembles territoriaux apparaissent (voir figure n° 112). Le premier, très vaste, couvrant le Centre-Sud de l'Alföld, s'étend à l'intérieur de la zone limitée par les droites reliant Jászberény, Solt, Bácsalmás, Szeged, Gyula, Jászberény. Les tanyas sont particulièrement nombreuses sur les sables de l'Interfluve Danube-Tisza où dans 69 communes, plus de 50 % de la population communale est dispersée. Dans le Sud de la Transtisza, les tanyas sont généralement moins denses, mais (comme entre Szarvas et Békéscsaba) elles peuvent former en certains secteurs l'essentiel de l'habitat.

Nettement séparée de cet ensemble, une deuxième zone de tanyas apparaît au Nord-Est de l'Alföld, entre

Debrecen et Nyiregyháza, beaucoup plus petite que la précédente, et comptant une trentaine de communes.

Cette prolifération de tanyas dans certaines régions modifie l'image, reçue d'après l'analyse de la taille des communes. Dans le Sud de l'Alföld et dans le Hajduság-Nyírség méridional, la fréquence de grosses communes n'est que statistique ; en réalité une bonne partie de la population est dispersée.

d) Types régionaux de réseaux.

Il est nécessaire de faire le point sur le réseau d'habitat non urbain. Une synthèse peut être établie à partir des combinaisons de types (figure n° 114). D'après l'étude de la taille des communes, 5 catégories peuvent se justifier : moins de 500 personnes, 500 à 1.000, 1.000 à 2.000, 2.000 à 5.000 et plus de 5.000. La totalité de communes d'un canton (járás) ne fait pas toujours partie d'une même catégorie, mais la combinaison de 2 catégories voisines exprime fréquemment 90 % des cas.

Ces combinaisons premières 1-2, 2-3, 3-4, 4-5, sont représentées par des traits continus d'autant plus serrés que la taille des localités est plus grande. Dans les cas complexes, où les communes d'un canton font partie de plus de 2 catégories, on a considéré les dominantes (auxquelles correspond l'écartement des traits) mais on a remplacé chaque deuxième trait continu par un trait discon-

line, et dans la dernière catégorie par la suppression du trait vertical du crocillon.

A partir de la carte il est possible de déterminer 5 types optiques principaux avec plusieurs sous-types (voir figure n° 115).

Le "type a" réunit les combinaisons de catégories de petites communes, inférieures à 2.000 habitants et une fréquence élevée d'établissements. Dans le sous-type "a1" les communes qui ont moins de 1.000 habitants forment la presque totalité du réseau. La densité de communes, la plus élevée du pays, dépasse toujours 6 au km². Une grande partie de ces communes est minuscule ; ainsi le tiers d'entre elles ont moins de 300 habitants ; des communes dépassant 1.000 habitants sont rares, 1 sur 10 ou 15, et se disposent assez régulièrement ; les communes de plus de 5.000 habitants sont des exceptions. Ce sous type "a1" apparaît dans le territoire en trois endroits distincts, couvrant les trois quarts Ouest des départements de Vas et de Zala d'une part, et de Baranya d'autre part, de même que le Nord du département de Borsod.

Le sous-type "a2" est un dégraré du précédent, en ce sens que les communes de moins de 300 habitants sont moins fréquentes, alors que se multiplient les communes de 1.000 à 2.000 personnes. Au fur et à mesure que les "micro-villages" se font plus rares, la densité baisse : si localement on peut encore observer 6 ou 7 villages au km², on

n'en relève le plus souvent que 4 ou 5, sur des zones d'ailleurs plus étendues ; celle de la Transdanubie enveloppe largement les zones "a1" à tel point que plus de la moitié de la Transdanubie est dominée par "le type a", de même que la totalité des départements de Vas, de Zala, de Veszprém, de Somogy, de Baranya et la moitié occidentale de Győr. Sur la frange septentrionale du pays, du Nogràd jusqu'au Szabolcs on retrouve ce type, formé surtout de "a2".

"Le type b" est caractérisé par l'association de villages de 1.000 à 5.000 habitants, et une densité de 2 à 5, formant ceinture autour des régions de "type a".

Le sous-type "b1" est celui où la fréquence de villages de 1.000 à 2.000 habitants l'emporte et où la densité d'établissements reste encore relativement élevée (4 à 5). Il prend de l'extension dans les régions de collines ou de montagnes particulièrement dans la Dorsale du Nord, et entoure les zones de a1 et a2.

Avec le sous-type "b2" les gros villages dominent, et les communes de 2.000 à 5.000 personnes sont fréquentes. Lorsque la dimension du village augmente, la densité baisse à 2 ou 3 établissements par km². Le semis n'est pas régulier et les concentrations sont linéaires. Une longue et étroite bande traverse toute la Transdanubie depuis la région de Mosonmagyaróvár, à travers le Mezőföld jusqu'à la frontière yougoslave, prenant en écharpe la rive gauche du Danube dans la région de Kalocsa et de Baja. Une deuxiè-

me zone importante est celle du piémont de Mâtra : s'infléchissant vers le Sud, elle pénètre largement dans l'Alföld, jusqu'à Mezötúr. Une autre zone à caractères similaires mais à densité d'établissements plus élevée se trouve dans le grand coude de la Tisza, sur les sables de Nyírség. Enfin, deux petites zones isolées dans la Transtisza, les cantons de Berettyoujfalu et de Mezökovácsháza constituent des exceptions dans le système d'habitat général de l'Alföld : pas ou peu de tanyas, densité de villages plus élevée, dimension plus réduite ; conséquence d'un système agricole et d'une recolonisation particulière héritée du passé.

"Le type c" est le plus composite, et c'est cela qui le distingue surtout des autres. Des localités de toutes tailles, des variations de densité d'un canton à l'autre, une disposition en auréole : c'est la région entourant Budapest. Dans la proche banlieue, les "villages géants", de plus de 10.000 habitants l'emportent (Erd en a même plus de 30.000) ; au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la capitale, la taille des unités baisse : 5 à 10.000 habitants le long des lignes de chemin de fer, cependant que les interstices entre les grandes voies de communication sont comblées par des communautés plus petites.

"Le type d" correspond au système d'habitat où les tanyas sont fréquentes ; il couvre la majeure partie de l'Alföld. Les trois sous-types s'individualisent selon la

taille des villages, puisque la densité d'établissements reste partout très faible, 1 à 2 au km². Dans le sous-type "d1" qui comprend les cantons de Kiskörös, Kiskunhalas et Szentes, les communes sont relativement petites ; 9 seulement sur les 54 dépassent 5.000 habitants et la population vivant dans les tanyas est supérieur à 40 %. Dans le sous-type "d2" qui s'étend sur la moitié méridionale de la Trans-tisza, le quart des communes a déjà une population supérieure à 5.000, et l'importance des tanyas diminue (15 % de la population). Le sous-type "d3" comprend les régions de tanyas de l'Interfluve, de Jászberény à Kiskunhalas, de même que celle de Nyírség-Hajduság. Le semis de tanyas est dense dans ces communes dont le tiers compte pour chacune, plus de 5.000 habitants.

Le "type e" est semblable au "d3", cependant les tanyas en sont absentes. Les localités comptent parfois plus de 10.000 habitants et se succèdent dans l'espace, faisant des régions de Jászság et de Hajduság un exemple de système d'habitat unique en Hongrie et en Europe.

La disposition de l'habitat, la répartition ponctuelle des collectivités, quel que soit leur intérêt, ne donnent que le cadre du réseau de relations régissant l'espace. Le contenu du réseau est fourni par les activités des collectivités, qui, différentes, appellent des échanges, déterminent les flux de relations et sont donc à la base de la naissance d'un réseau spatial, dans le cas où l'espace

est suffisamment ouvert (économie de marché, bonnes conditions de circulation, etc..) et organisé (par les villes).

2 - Typologie des activités.

Etablir une typologie fonctionnelle des localités ne relève pas exactement de nos préoccupations. Une telle typologie devrait être extrêmement complexe et nuancée. Nous cherchons à comprendre les grandes tendances régionales, le cas spécifique de tel ou tel village n'a que très peu d'intérêt ici. Dans la répartition des activités, la distinction du lieu de travail local ou extérieur doit être fondamentale. Enfin cette typologie doit permettre d'isoler les localités qui par la structure de leurs activités correspondent à la définition urbaine.

La méthode que nous proposons part des analyses classiques des trois secteurs d'activités et de leur représentation triangulaire. Mais les partages habituels de triangle ne nous satisfont pas en raison de leur caractère trop abstrait. Le point de départ peut être la définition de la ville géographique selon le critère des activités. Nous avons pu voir que la ville hongroise a deux caractères principaux : l'importance relative de l'activité agricole et la faiblesse du secteur tertiaire. Les moyennes des trois secteurs en 1970 ont été de 15,7 % pour le primaire, 50,8 % pour le secondaire, 33,5 % pour le tertiaire. Considérer ces moyennes comme des critères de base de définition

urbaine exclurait au départ près de la moitié des villes officielles existantes. Il nous semble plus judicieux d'observer les minima urbains, que l'on peut trouver sur la figure n° 31. Les moyennes du secteur primaire et tertiaire des "sous-groupes" les plus défavorisés ont été retenues. Ainsi pour le secteur primaire 40 % (moyenne du "sous-groupe 1a") et pour le secteur tertiaire 25 % (moyenne atteinte par le "sous-groupe 1c" et le groupe 3) nous considérons que toutes les localités qui ont moins de 40 % d'actifs agricoles et plus de 25 % d'actifs tertiaires (à condition qu'ils travaillent sur place) sont urbaines. Dans le reste du triangle nous avons isolé des types qui ont une activité franchement dominante : les "villages agricoles" (plus de 60 % de secteur primaire) et les localités industrielles (plus de 50 % du secteur secondaire). Le reste du triangle est le domaine de type d'activité mixte que nous avons partagé en 2 secteurs : le type n° 4 associe les activités agricoles (40-60 %) et tertiaires (supérieurs à 25 %) et le type n° 5 les activités primaires et secondaires (tertiaires toujours inférieurs à 25 %).

Le deuxième critère de définition, se superposant en quelque sorte au premier, concerne le lieu d'activité et y introduit un sixième élément : la résidence. Les localités dont plus de 60 % des actifs travaillent hors de leur lieu de résidence, sont considérées comme des villages-dortoirs. Dans ce cas précis, la structure d'activité selon les secteurs perd sa signification. Dans le cas de

40 à 60 % de migrants quotidiens, la fonction de résidence est dominante, on ne tient compte que de cette seule fonction (voir légende de la figure n° 116).

La réalisation d'une telle analyse à l'échelle communale a rencontré quelques obstacles statistiques. Si la répartition de la population active par communes pour 1970 vient de paraître (1), par contre, les chiffres des mouvements pendulaires ne sont pas encore connus. Aussi avons-nous été dans l'obligation d'utiliser les données de 1965 (2).

Globalement et régionalement la typologie des activités reflète les bouleversements socio-économiques intervenus en Hongrie dans les vingt dernières années. La notion de village purement agricole n'est plus une dominante fondamentale. Les villages de ce type sont encore nombreux, mais ne forment plus que 41 % de l'ensemble avec 1.303 unités. Au contraire, dans les fonctions économiques de la plupart des localités, un autre caractère l'emporte (voir figure n° 116).

Bien que l'industrialisation de l'après-guerre ait avant tout un caractère urbain, 78 communes répondent au type industriel, ayant plus de 50 % d'actifs secondaires et qui travaillent sur place. La grande majorité d'en-

(1) Recensement de 1970. Fascicules départementaux.

(2) Helyzetkép az ország községeiről. (Recueil statistique communal) K.S.H., 1968.

tre elles (63) sont des lieux d'extraction de matières premières et se trouvent échelonnées sur la Dorsale hongroise. Dans 57 autres communes, l'industrie occupe entre 40 et 50 % de la population active, à égalité avec l'agriculture. Forme transitoire liée à l'évolution rapide en cours. L'ouverture d'un puits de mine, l'installation d'une petite usine déclenchent la mutation d'activité qui passe par le stade d'ouvrier-paysan et qui provoque souvent un clivage de sexe (la femme reste dans l'agriculture tandis que l'homme travaille dans l'industrie), ou d'âge.

Une autre direction de l'évolution se dessine dans la multiplication des communes de type agricole-tertiaire, où certes, l'agriculture domine toujours (40 à 60%) mais où l'augmentation de la consommation de services est telle qu'elle nécessite de nombreuses créations d'emplois tertiaires. Dans les bourgs qui sont traditionnellement des centres de petites régions, l'évolution a été la plus favorable et les actifs tertiaires atteignent le quart ou le tiers du total des actifs. Trois tendances particulières peuvent être observées parmi ces localités si l'on considère l'orientation du tertiaire (1). Le "tertiaire-transport" caractérise les communes situées au croisement des principales voies ferrées ou aux frontières. Plus répandu, le "tertiaire administratif" est surtout le fait des chefs-lieux de cantons. Le rôle administratif exerce aussi un pou-

(1) D'après Lettrich E., 1965.

voir d'attraction sur d'autres services, essentiellement commerciaux. Ces communes où, à côté de l'agriculture, ce tertiaire administratif fait preuve de vitalité, se trouvent surtout dans la moitié Sud de la Hongrie. La troisième orientation tertiaire, est le "tertiaire-loisir" celui des villages balnéaires ou touristiques qui délaissent progressivement la fonction agricole et deviennent des centres spécialisés. Le lac Balaton est totalement entouré de ces communes spécialisées dans le tourisme ; il en est de même dans le Coude du Danube ou dans le Matra.

Le groupe le plus important des communes, presque la moitié de l'ensemble (1.555) appartient au type à fonction résidentielle dominante. La concentration de l'industrie, la question souvent insoluble du logement en ville, mais aussi les avantages d'un petit jardin sont autant de facteurs qui expliquent l'extension des migrations quotidiennes. Autour de certaines villes, quand plus de 60 % des actifs se déplacent, on peut déjà parler d'agglomération. Ces zones de migrations intenses sont jalonnées par une multitude de communes en pleine effervescence qui perdent leur caractère agricole dominant, en abritant un nombre de plus en plus élevé d'actifs allant chercher ailleurs un emploi introuvable sur place. Presque toute la moitié Nord de la Hongrie est un enchevêtrement de communes résidentielles et de centres de production, raisons des déplacements quotidiens.

La répartition de ces types fonctionnels à travers le pays est inégale. Dans le Nord de la Hongrie, limitée par les villes de Mosonmagyaróvár-Keszthely-Dunaujváros-Sátoraljaújhely le type agricole pur est rare, ce sont les types industriel, résidentiel ou touristique qui dominent. Les quelques zones agricoles nettement limitées remplissent les intervalles entre les différentes zones de production industrielle et les zones résidentielles. Le plus souvent il s'agit des régions montagneuses comme c'est le cas de Bakony, de Cserhát, de Mátra et de Zemplén. Dans la Transdanubie occidentale et méridionale, la fréquence des communes agricoles est plus grande mais, exception faite du Somogy elles ne forment pas de zones très étendues car autour des villes, les villages à fonctions mixtes sont nombreux. Autour de Pécs, la complexité des fonctions est comparable à celle observée dans le Nord. Enfin l'Alföld présente une image différente : les fonctions résidentielles et industrielles sont exceptionnelles et la fonction agricole l'emporte.

Considéré sous l'angle fonctionnel, le dernier type est le type urbain. La définition minimale donnée (plus de 25 % de tertiaires, moins de 40 % d'agriculteurs) est certainement assez large. Il serait vain d'ailleurs d'arrêter la liste des "villes géographiques" sans se référer aussi et surtout au rôle spatial concret. Cependant, dès le départ, l'examen de la structure d'activité permet d'isoler les 72 "villes statistiques" et 44 autres locali-

tés dont les caractères sont très semblables. Une moitié se trouve en Transdanubie (12 au Nord, 10 au Sud), l'autre dans la Dorsale du Nord et l'Alföld (9 et 13). A quelques rares exceptions près, toutes les localités de plus de 5.000 habitants sont de ce type en Transdanubie ; dans la Dorsale du Nord, la limite est même inférieure, tandis que dans l'Alföld, une partie seulement des communes de plus de 10.000 habitants atteint ce niveau.

3 - L'extension de la notion urbaine.

La présence nombreuse de communes de taille urbaine, ainsi que la fréquence de localités dont la structure par activité s'apparente à celle des villes officielles posent le problème de l'extension de la série urbaine de l'analyse. C'est dans ce but que nous envisageons l'examen de l'infrastructure, comme critère supplémentaire de la définition urbaine.

Le choix de l'échantillon de communes à analyser est un premier obstacle à une telle étude. Prendre les 44 localités qui ont satisfait aux critères urbains du point de vue de la structure des activités, a le désavantage de considérer dès lors la liste comme fermée. On retiendra d'abord tous les chefs-lieux de canton indépendamment du chiffre de la population. Puis on y joint toutes les localités de plus de 10.000 habitants dans l'Alföld et de plus de 5.000 habitants dans la Transdanubie et de la Dorsale, mais à l'exclusion de celles où la population active agri-

cole dépasse 55 %, ou bien la population secondaire est supérieure à 75 %, ou encore les localités où plus de 40 % de la population active travaillent à l'extérieur.

La liste ainsi limitée comprend 81 localités, qui sont susceptibles de répondre à la définition urbaine, cette définition étant formulée selon les caractéristiques propres à l'espace hongrois.

La méthode choisie s'apparente à celle utilisée pour l'examen de l'infrastructure banale urbaine. Mais le classement par points que nous établissons ne se réfère pas à la moyenne des villes et aux écarts à cette moyenne ; il prend comme base deux niveaux extérieurs aux caractères de la série : la moyenne des petites villes "officielles" et la moyenne de toutes les localités (urbaines et rurales) hongroises, hormis Budapest, et que nous appelons moyenne provinciale. Le choix de la moyenne des villes comptant moins de 15.000 habitants est motivé par la taille des localités de la liste, dont seulement quatre sur quatre vingts un sont supérieurs à une telle concentration démographique. Etant donné qu'il existe en 1970, 15 villes de moins de 15.000 habitants (1), la moyenne calculée s'appuie sur un échantillonnage suffisamment large et varié aussi, puisqu'on y trouve une ville nouvelle (Léninváros) des villes historiques de la Transdanubie (telles que Kőszeg, Komárom, Szentendre), des villes de la Dorsale du Nord, et enfin des

(1) Ces villes s'échelonnent, en 1973, de 10.473 (Kapuvár) à 14.746 (Sárospatak).

villes de l'Alföld (Kisujszállás, Mátészalka, Turkeve). Cette catégorie de ville servant de comparaison est donc représentative. Par rapport à ce niveau "maximum" représenté par la moyenne des indices des petites villes, le niveau minimum est celui de la province en Hongrie. Sept niveaux ont été choisis pour chaque indice envisagé, le niveau 2 correspondant à la moyenne provinciale et le niveau 5 à la moyenne des petites villes.

Parmi les douze indices retenus, six sont choisis dans le domaine de l'équipement banal socio-culturel et six autres parmi les services et commerces plus rares, plus spécialisés, ayant un caractère d'exception dans un village ordinaire. La liste suivante apporte des précisions sur ces indices ; le premier chiffre correspond à la moyenne provinciale ; le second chiffre indique la moyenne des petites villes "officielles".

1. Construction de logements (pour 1000 hab.)	7,4 -	15,2
2. Adduction d'eau (pour 100 logements)	32,4 -	53,5
3. Tout-à-l'égout (pour 100 logements)	13,3 -	22,4
4. Consommation d'électricité (kwh/an/hab.)	123 -	188
5. Places de maternelle (pour 1000 hab.)	19,2 -	29,3
6. Abonnés de télévision (pour 1000 hab.)	157 -	213
7. Surface de services de restauration (m2 pour 1000 hab.)	178 -	354
8. Recette de commerce total (Ft/habitant)	11.600 -	22.200
9. Recette de biens durables (Ft/habitant)	6.000 -	12.000

10. Heures annuelles de consultation

de médecin spécialiste (pour 1000 hab.) 645 - 1.235

11. Lit d'hôpital (pour 10.000 habitants) 35 - 78

12. Elèves d'enseignement secondaire (pour

1000 habitants) 24,5 - 56,3

Par l'addition des points obtenus dans les douze indices on arrive à un total chiffré simple, permettant une classification aisée (voir tableau XXXIX). Aucune localité de la liste n'atteint la moyenne des petites villes, qui est de 60 points (12 x 5), cependant 51 dépassent le niveau de la moyenne provinciale (24 points). Il y a quatre villes officielles qui restent en dessous de la moyenne provinciale : Turkeve (17 points), Hajdunààs (20), Kisujszàllàs (21) et Mezötur (23). Il est donc possible de considérer cette moyenne provinciale comme le niveau inférieur de la définition urbaine de la ville géographique en Hongrie (1).

Parmi les 51 localités retenues il y en a 9 qui sont devenues des villes dans les trois dernières années (1970-1973). Elles n'occupent pas forcément la tête de liste, puisqu'à côté de Balatonfüred, de Csorna, de Kisvârda et de Dombovâr qui sont bien placées, Nagyatâd, Szâzhalombatta, Mezökövesd, Nyirbâtor et Kiskörös restent cantonnées dans la deuxième moitié de la liste, et la ville de Békés ne fait même pas partie de la liste retenue. Si aucun des

(1) Les statistiques utilisées sont celles du K.S.H., Területi statisztikai évkönyv (1973) et les annuaires statistiques départementaux pour 1972.

villages n'atteint la moyenne des petites villes, presque la moitié des villes officielles (33 sur 72) reste aussi en dessous de ce niveau, car la moyenne des petites villes est supérieure à la moyenne de toutes les villes (58 points contre 60).

La répartition géographique des "villages" à caractère urbain se fait à l'avantage de la Transdanubie : elle rassemble sur son territoire 27 localités sur 51 c'est-à-dire plus de la moitié de l'ensemble. Ces 27 localités se répartissent également entre la Transdanubie du Nord et la Transdanubie du Sud. Dans la partie méridionale les 14 villes "géographiques" complètent opportunément un semis urbain trop lâche, tandis que dans la Transdanubie du Nord, qui possède déjà le semis urbain le plus dense de Hongrie, les 13 villes géographiques supplémentaires raffermissent encore un degré d'urbanisation fort élevé. La répartition de ces localités à l'intérieur de la Transdanubie est harmonieuse (voir figure n° 117) car, pour la très grande majorité, elles comblent les vides urbains, principalement le long de la frontière yougoslave, et dans l'espace compris entre le Balaton, le Danube et le Mecsek.

Les onze localités de la Dorsale du Nord remplissent un rôle urbain de remplacement mais leur rayonnement ne supprime pas pour autant les grands vides urbains du Nord de Borsod, ni de l'Ouest de Nogråd. Enfin les treize localités restantes sont situées de préférence dans les

TABLEAU XXXIX

Les villages à caractère urbain

	Pop. mille	Indice		Pop. mille	Indice
Fenyő (Ts)	4,4	58	Szécsény (D)	5,9	35
Szeg (Tn)	6,2	58	Barcs (Ts)	7,9	35
EALATONFÜRED (Tn)	10,8	56	Bácsalmás (A)	8,6	35
Siklós (Ts)	8,1	54	Mór (Tn)	12,1	33
Ecs (D)	3,0	54	Tamási (Ts)	7,9	33
Kislér (Tn)	4,5	53	SZAZHALOMBATTA (Tn)	11,9	33
CSORNA (Tn)	9,5	52	Kunszentmárton (A)	10,6	31
Dorog (Tn)	11,1	52	MEZOKOVESD (D)	17,4	31
Zirc (Tn)	6,3	52	NYIRBATOR (A)	11,0	30
KISVÁRDA (A)	14,1	51	Nagykàta (D)	12,2	29
Lenti (Ts)	4,7	51	Zalaszentgrot (Ts)	5,6	29
DOMBOVAR (Ts)	17,4	48	Edelény (D)	9,7	28
Bonyhád (Ts)	11,7	48	Füzesabony (D)	4,5	28
Fénegyharmat (A)	7,3	48	KISKOROS (A)	14,0	27
			Paks (Ts)	12,2	27
			Dunaföldvár (Ts)	9,7	27
Körmend (Tn)	10,7	46	Mezőkovácsháza (A)	7,1	26
Mácali (Ts)	8,9	45	Monor (A)	17,3	26
Vásárosnamény (A)	8,1	45	Sárbogárd (Ts)	11,1	25
Celldömök (Tn)	10,6	43	Putnok (D)	5,8	25
Berettyóujfalu (A)	13,5	43	Aszód (D)	6,1	25
Szentgotthárd (Tn)	6,0	42	Csurgo (Ts)	4,2	25
Pásztó (D)	7,9	42	Bicske (Tn)	10,4	24
NAGYATAD (Ts)	11,1	39	Heves (A)	10,4	24
Vasvár (Tn)	4,2	39	Püspökladány (A)	15,7	24
Szerencs (D)	8,6	38	Kistelek (A)	8,3	24
			Räckeve (A)	7,7	24

Nom en majuscule = ville depuis 1970

Ts = Transdanubie sud ; Tn = Transdanubie nord

D = Dorsale du nord ; A = Alföld

régions à l'habitat dense de petits et moyens villages de l'Alföld - le Nyírség, le Sàrrét ou encore le Sud de Békés- les autres jalonnent les grandes voies de communication qui relient des régions très urbanisées. Par contre, aucune localité ne semble évoluer suivant un profil urbain dans la zone de la Tisza moyenne, où le grand vide urbain persiste.

Parallèlement au niveau général de développement urbain, ce sont les communes de la Transdanubie du Nord qui s'approchent le plus du niveau moyen des petites villes en occupant les premières places de la liste. Parmi les dix premières localités de la liste, six sont transdanubiennes. Corroborant les remarques déjà faites au moment de l'analyse des villes, ce sont les localités de l'Alföld qui occupent le plus souvent les dernières places de la liste (six sur les dix dernières) ; toutefois on doit noter la position moyenne des villages de Szabolcs en compagnie de ceux de la Transdanubie du Sud et de la Dorsale.

La taille de la localité n'intervient pas dans le classement. La population moyenne de dix premières localités est de 7.800, celle des dix dernières 11.000. La population des localités retenues varie de 3.000 à 17.400. Dans l'ensemble, il faut 8.600 habitants en Transdanubie du Nord, 9.100 dans la Dorsale, 9.200 dans la Transdanubie du Sud et 10.000 dans l'Alföld pour qu'une localité puisse avoir un caractère urbain. Les différences de taille ne

sont pas tellement sensibles au niveau régional, mais beaucoup plus au niveau local. Le cachet urbain que peut avoir un village dépend de la taille de ceux qui l'entourent ; une localité peut avoir des caractères urbains avec 3.000 à 5.000 habitants - comme Encs, Lenti ou Vasvár - si elle est dans la zone de "micro-villages". Par contre il faudra plus de 10.000 habitants pour parvenir à ce stade de développement à l'exemple de Kunszentmárton, de Kiskörös ou de Püspökladány - dans la zone des "villages géants" de l'Alföld. Une spécialisation fonctionnelle - production ou service - et l'animation complexe qu'elle entraîne permet aussi d'abaisser le chiffre de population et ainsi Fonyod (centre balnéaire), avec moins de 5.000 habitants figure en première place sur la liste.

*

* *

L'environnement urbain - observé à travers la structure et le dynamique de l'habitat rural - est très varié en Hongrie malgré l'étendue limitée du pays et les conditions naturelles peu diversifiées. Les circonstances historiques ont conservé des formes de peuplement et des groupements qui se sont établis au XVIIe ou au XVIIIe siècles et que la révolution industrielle n'a point changés. Mais si les associations de formes demeurent ou évoluent très lentement, par contre le contenu social et fonctionnel ainsi que le niveau d'équipement des villages ont profondément

changé surtout depuis les trente dernières années (voir carte synthétique n° 118).

Malgré la volonté, depuis la guerre, d'égaliser le niveau socio-économique des campagnes, l'évolution montre au contraire l'affermissement des inégalités. Dans ce constat, il est important de connaître quels ont été les forces et les freins de la croissance. Peut-on accorder une importance majeure aux traditions, aux potentialités géographiques pouvant contrecarrer des décisions politiques ? Est-ce que le développement général de la Dorsale hongroise est lié au fait urbain ou au fait industriel, faut-il y voir le résultat de privilège de décisions politiques ou au contraire une croissance spontanée découlant des avantages géographiques, économiques ? Quel rôle peut-on attribuer à la ville dans la propagation du progrès, dans l'équipement de la campagne ? Ces questions demeurent, l'examen des relations villes-campagne s'impose.

B - LES RAPPORTS DE PRODUCTION DANS LES RELATIONS VILLE-CAMPAGNE.

Selon l'école soviétique de géographie, les villes se distinguent de leur environnement par la structure de leurs activités où l'industrie occupe une place pré-

pondérante. Sans une fonction industrielle puissante il ne peut y avoir de ville. POKCHICHEVSKI (1) refuse de voir dans l'importance des fonctions de service, l'expression du rôle spatial de la ville. Et par voie de conséquence, les relations ville-campagne sont subordonnées aux rapports de production.

Il est indéniable qu'en Hongrie l'industrie a été l'élément moteur de la croissance urbaine, au moins pendant un certain temps. Il est vrai aussi que l'industrialisation a été essentiellement un fait urbain. Il est possible de dire que la production industrielle dans l'exemple hongrois est une fonction spécialement urbaine. Mais à partir de cette constatation peut-on parler de fonction centrale, de fonction spécifique ? Pour y répondre, il est nécessaire de connaître le degré d'emprise de la ville sur la campagne par l'intermédiaire de l'activité industrielle ainsi que l'intensité et la complexité de relations ; la place occupée par l'industrie parmi les autres fonctions urbaines.

1 - La naissance des agglomérations industrielles urbaines.

Nous avons eu l'occasion de constater que la croissance urbaine en Hongrie au cours des trente dernières années, était tributaire de l'industrialisation, soit que

(1) POKCHICHEVSKI, V.V., 1962.

la création d'unités industrielles sur les lieux d'extraction des matières premières touche des villes anciennes ou des localités qui deviennent ainsi rapidement des villes.

a) Les centres d'activité industrielle.

L'implantation des usines a donné naissance à des centres industriels, dont 46 ont une capacité de plus de 5.000 emplois. Parmi ces centres une place à part revient à Budapest qui avec ses 547.000 emplois en 1972 (1) reste en dehors de toute comparaison, réunissant 32 % des actifs du pays ; Miskolc, la deuxième ville industrielle est loin derrière, elle n'en possède que le dixième. En dessous de Budapest, on peut distinguer neuf grands centres industriels occupant plus de 20.000 personnes : Miskolc, Győr, Pécs, Debrecen, Szeged, Székesfehérvár, Tatabánya, Szombathely et Dunaujváros (voir tableau XL). Vingt autres localités dépassent le chiffre de 10.000 et peuvent être considérées comme des centres industriels moyens. Enfin on peut encore parler de concentration industrielle dans le cas d'une unité de plus de 5.000 emplois ; nous désignons les 18 localités atteignant ce niveau, comme des "petits centres industriels". L'industrie peut parfaitement jouer un rôle moteur de la croissance au-dessous de ce chiffre, mais dans ce cas la complexité des relations humaines que nous cherchons à saisir ne peut être qu'exceptionnelle. De même, parmi les localités retenues, il peut y avoir des cas où, malgré un nombre important de travailleurs industriels, l'impact de

(1) Bâtiment non compris. Source : K.S.H. Területi Statisztikai évkönyv, 1973.

TABLEAU XL
Centres d'activité industrielle
Nombre d'emplois par centre en 1972 (1)

1. Budapest	547.451	25. Kazincbarcika	12.001
2. Miskolc	52.901	26. Zalaegerszeg	11.903
3. Győr	41.412	27. Baja	10.984
4. Pécs	37.184	28. Ajka	10.507
5. Debrecen	34.479	29. Mosonmagyaróvár	10.476
6. Szeged	31.994	30. Pápa	10.333
		31. Szigethalom	10.262
7. Székesfehérvár	27.640	32. Veszprém	9.777
8. Tatabánya	24.530	33. Óroszlány	8.899
9. Szombathely	20.409	34. Jászberény	8.272
10. Dunaujváros	20.292	35. Gyöngyös	8.211
11. Kecskemét	19.051	36. Orosháza	7.420
12. Ózd	18.407	37. Esztergom	7.054
13. Békéscsaba	17.029	38. Kalocsa	6.871
14. Kaposvár	16.885	39. Szekszárd	6.742
15. Salgotarján	16.781	40. Kiskunfélegyháza	6.281
16. Nyiregyháza	16.778	41. Dunakeszi	6.208
17. Sopron	16.308	42. Gödöllő	6.159
18. Szolnok	15.040	43. Dorog	6.195
		44. Leninváros	6.130
19. Eger	14.375	45. Cegléd	5.903
20. Nagykanizsa	13.958	46. Gyula	5.759
21. Vác	13.541	47. Kiskunhalas	5.628
22. Várpalota	12.155	48. Martfű	5.446
23. Hodmezővásárhely	12.026	49. Balatonfűzfő	5.261
24. Komló	12.011		

(1) K.S.H. : Területi Statisztikai évkönyv. Budapest, 1973.
Les statistiques ne comprennent pas l'effectif de l'industrie du bâtiment.

de l'industrie dans les relations est à peu près nul. Les recherches ultérieures permettront de nuancer ces limites arbitraires.

b) L'éloignement des lieux de travail et de domicile.

La concentration industrielle a provoqué une croissance démographique sans précédent en Hongrie. Aux alentours des villes industrielles, l'intense émigration a vidé les campagnes au début des années 1950. La mise en service de réalisations industrielles et les nouvelles performances de production demandées sans cesse par les planificateurs de l'économie, exigeaient l'emploi accru de la main-d'oeuvre. Cette main-d'oeuvre - libérée par l'agriculture collective - affluait vers les centres. Cependant la capacité d'accueil était insuffisante en ville et les migrants devaient se contenter d'un logement dans un des villages environnants. Les migrations alternantes de travail sont ainsi devenues plus fréquentes et elles ont pris, au cours des années, une ampleur exceptionnelle, augmentant en distance et en temps les trajets qui séparent domicile rural et lieu de travail urbain.

La part des actifs travaillant hors de leur lieu de résidence en Hongrie était de 11,5 % en 1960, 18,2 % en 1966, 20,2 % en 1970. Si nous considérons la Dorsale hongroise, ces rapports dépassent partout le quart des actifs. Déjà en 1966, dans les départements de Borsod, Fejér, Heves et Veszprém, un actif sur 4 est migrant ; à Nogràd,

c'est 1 sur 3 et le record est tenu par Pest où 48,2 % des actifs se déplacent pour le travail (1). Parmi les migrants quotidiens, ceux qui travaillent dans l'industrie constituent plus des deux tiers de l'effectif (68 % en 1960, 69 % en 1966) et le rythme d'augmentation est élevé. En 1960 ils étaient au nombre de 285.000 (sans compter les ouvriers du bâtiment) ; en six ans l'effectif a doublé (545.000), et il augmente de façon constante. Pour l'ensemble des migrants, Budapest constitue le but principal des déplacements. La capitale draine en 1966, 28,1 % de la main-d'oeuvre (1960 : 26,1). Inversement, les départements du Sud de la Hongrie et surtout ceux de l'Alföld, sont à peine touchés par ces mouvements.

Parallèlement à l'amplification de ce mouvement, les parcours s'allongent. Entre 1960 et 1968, la distance moyenne parcourue dans l'agglomération de Budapest est passée de 24 à 28 km en général elle est de 26 à 33 km pour les migrants industriels : 32 % des migrants quittent chaque jour une zone éloignée de la capitale de 25 à 50 km et 11 % d'entre eux résident encore plus loin. Vu la lenteur de la circulation, le temps moyen consacré à ces déplacements est de 2 heures 40 minutes, mais plus du tiers des migrants ont un trajet de plus de 3 heures par jour (2).

(1) Palotás Z., 1970.

(2) Fedor L., Schultz J., 1972, p. - .

L'inorganisation des migrations, la trop grande concentration géographique, les transports en commun très bon marché (1), expliquent des aberrations dans les migrations de travail. Pour Budapest, le rayon d'embauche peut dépasser 60 km, mais les distances démesurées ne sont pas l'apanage de la capitale. Ainsi dans le Borsod, 28 personnes se déplacent quotidiennement du village de Krasznokvajda vers les usines chimiques de Kazincbarcika qui sont à 83 km ; elles accueillent aussi 21 ouvriers venus de Kány située à 66 km, etc..(2). Aux migrations quotidiennes de travail s'ajoutent les migrations hebdomadaires. En 1966, 14.000 personnes venaient régulièrement à Budapest depuis le département de Szabolcs, 8.400 du département de Hajdu, éloignés à plus de 200 km (3).

c) La formation des agglomérations industrielles urbaines.

Quand dans une localité une grande partie des actifs se déplace régulièrement vers un lieu de travail extérieur, la localité perd progressivement son caractère fonctionnel. Elle devient un lieu de résidence - le "village-dortoir" - du centre où s'effectue la vie active. Les brassages d'activité et de population sont profonds et ren-

(1) Jusqu'en 1968, l'état couvre 66 à 86 % des dépenses de trajet en train ; et 45 à 55 % du prix d'autobus des migrants quotidiens.

(2) Csépes J., 1974, p. 323.

(3) K.S.H. : Munkaerőhelyzet megyék szerint, 1949-1966, Statisztikai Időszerű Közlemények n° 15, 1967.

dent plus complexes les rapports établis entre la localité de résidence et le centre de travail ; cette complexité des relations participe à la formation de l'agglomération.

Circonscrire les agglomérations urbaines à partir de l'activité industrielle est difficile. Les statistiques détaillées concernant les déplacements de travail en 1970 ne sont pas encore publiées ; celles de 1960 sont dépassées. Nous avons voulu pourtant en donner une image actuelle.

La confrontation de deux sources du recensement de 1970 permet une estimation satisfaisante des déplacements de la main-d'oeuvre industrielle. La différence entre le nombre d'emplois industriels (1) et la population active industrielle domiciliée dans une localité (2), provient de l'immigration quand elle est positive, et de l'émigration si elle est négative. Le seuil minimum pour déterminer les communes d'ortoirs est choisi empiriquement. Deux critères sont retenus : d'un côté, il faut que dans la localité le pourcentage des actifs industriels atteigne au moins 15 % de la masse active globale, et de l'autre, il faut que 90 % des actifs industriels travaillent en dehors de leur commune de résidence. Dans certains cas, sans atteindre ce seuil, le nombre de migrants peut être déterminant ; nous avons alors comptabilisé ces localités dans

(1) K.S.H. : Ipari adattà, 1970.

(2) K.S.H. : Recensement de la population de 1970.

l'agglomération, mais de toute façon le nombre de migrants est toujours supérieur à 100.

Il restait à déterminer la direction des déplacements. Il arrive qu'une commune soit tributaire de plusieurs centres à la fois. Le manque de statistiques officielles nous a orienté vers les indicateurs de transport, où les périmètres de recrutement de main-d'oeuvre peuvent être assez facilement déterminés dans la plupart des cas par l'observation des lignes d'autocars et de trains partant tôt le matin et revenant après les heures de travail. Cependant, dans la Dorsale hongroise et autour de Budapest la multiplicité des noyaux d'activité divise les courants de migrations. Tout en tenant compte des centres locaux (qui eux-mêmes déversent une partie de leurs actifs sur des centres voisins) nous avons établi les limites de l'agglomération en fonction de l'attraction spatiale des centres majeurs (voir figure n° 119).

La carte des agglomérations industrielles montre un singulier déséquilibre. Sur les 49 centres concentrant plus de 5.000 emplois industriels, la moitié (25), se trouvent dans la Dorsale hongroise et la Kisalföld ; sur les 42 agglomérations établies, 24 se localisent dans la même zone. Cette Hongrie septentrionale réunit aussi les agglomérations les plus étirées et les plus peuplées (Budapest, Miskolc, Győr, Székesfehérvár) qui se juxtaposent, formant une guirlande depuis la frontière autrichienne jus-

qu'à la frontière soviétique. Dans le Sud de la Hongrie, les agglomérations s'individualisent plus nettement, mais la concentration de l'emploi industriel n'a pas suscité partout la formation d'agglomération (Kiskunhalas, Kiskunfélegyháza, Cegléd, Nagykőrös, Hodmezővásárhely, Jászberény).

2 - La structure des agglomérations urbaines.

a) L'importance des voies de communication dans la structuration des agglomérations.

La forme étoilée est caractéristique de la plupart des agglomérations. Les migrations de travail touchent d'abord les villages qui ont des relations commodes avec la ville : la transformation fonctionnelle de la campagne est la plus rapide le long des voies de communication. Attirés par le gain de temps et d'argent, les migrants se fixent dans une zone d'agglomération qui du point de vue des communications est favorisée. Par son ancienneté, par sa rapidité et les prix intéressants qu'elles pratiquent, les voies ferrées contribuent à allonger les axes des agglomérations : autour des gares, les villages anciens et les cités nouvelles se succèdent en "grappe" que l'on peut parfaitement observer dans les agglomérations plus anciennes, comme celles de Budapest ou de Miskolc. L'agglomération de la capitale s'étire longuement en suivant les voies ferrées de Vác, de Gödöllő, de Hatvan, de Cegléd ou de Ráckeve, qui rayonnent depuis Budapest dans toutes les directions et surtout vers l'Alföld. Le rayonnement peut s'observer autour

des autres centres comme Szombathely, Győr, Székesfehérvár, Szolnok, Nyiregyháza et autres. Dans le Borsod, le chemin de fer de la vallée de Sajó avec ses ramifications est même la cause de la superposition des aires de recrutement des trois agglomérations de Miskolc, de Kazincbarcika et d'Ozd (voir figure n° 120).

Pendant longtemps, la voie ferrée demeurait le seul axe structurant des agglomérations. L'état de l'infrastructure routière et le matériel roulant laissaient à désirer. Même dans les années 1960 le déséquilibre n'est pas encore résorbé entre les transports ferroviaire et routier. En 1968, seulement 11 % des migrants de Budapest choisissent le transport en car. Dans ce désintéressement, le manque de commodité n'est pas seul en cause : l'inexplicable différence des tarifs, de 1 à 4 (!) avantage le train. Mais l'allongement des déplacements développe actuellement d'une manière très rapide le transport routier surtout au-delà de 40 km de parcours. L'adaptation rationnelle des circuits d'autocars à la main-d'oeuvre potentielle, à défaut d'amélioration sensible des commodités de voyage, explique l'incorporation progressive des communes éloignées des voies ferrées, à l'agglomération.

Les moyens de locomotion individuels n'ont encore que très peu d'importance ; le prix dérisoire des transports collectifs, font réfléchir les plus individualistes. Mais on s'attend à ce que la possession de plus en

plus répandue de la voiture individuelle change les données, d'autant plus qu'il existe une réelle organisation spontanée de l'utilisation optimum du nombre de places offertes dans la voiture, facilitée il est vrai par le caractère encore exceptionnel de ce moyen de transport.

a) La survivance de genre de vie rural.

L'activité agricole, qui a été abandonnée au début des années 1950 en raison des départs définitifs vers les villes, renaît peu après grâce à la nature des migrations quotidiennes. Si l'activité des deux conjoints est généralisée en Hongrie, la divergence des activités est quasiment la règle. L'industrialisation des années 1950 offre surtout du travail à l'homme, les femmes devant poursuivre l'activité agricole dans le cadre des coopératives. Les avantages d'une telle situation sont nombreux : l'homme apporte le salaire sûr, la coopérative octroyant des avantages en nature (produits alimentaires) ; et surtout le fait d'être membre actif de la coopérative donne droit au lopin individuel autour de la maison ; objet de chaque minute de loisir il est transformé avec beaucoup de soin en véritable exploitation. La production de ce grand jardin est écoulée facilement sur le marché libre de la ville et procure à la famille un substantiel bénéfice.

Si les contraintes de déplacement de travail gênent certains migrants, d'autres s'en accommodent, et recherchent même une résidence péri-urbaine de préférence à

un logement urbain. Les migrants récemment installés proviennent pour la plupart de l'Alföld et restent des paysans dans l'âme. Ces paysans déracinés n'abandonnent les traditions que forcés par le rythme de travail urbain, mais dès le retour, le soir, ils cultivent leur bout de terre et même s'engagent fréquemment comme travailleurs saisonniers à la coopérative.

La double activité des ménages, les traditions paysannes perpétuées en milieu urbain donnent à l'agglomération cet aspect profondément rural. Sans le rythme régulier de vie qu'impriment les horaires de déplacement, sans l'intensité de la circulation, rien ne distingue une commune-dortoir d'un simple village de la plaine.

Dans cette impression intervient fortement le fait, que rien ou presque, n'a changé dans l'aspect extérieur du village. Les équipements sont absents, aucune amélioration de l'infrastructure ne laisse pressentir l'urbanisation prochaine. Pas de constructions inhabituelles non plus : les maisons nouvelles sont nombreuses, car la population augmente, mais ces maisons se construisent dans la zone suburbaine semblables aux autres maisons entourées de leur grand jardin. Socialement et économiquement, l'agglomération reste très éloignée de la ville.

c) Le degré d'évolution des agglomérations urbaines.

La plupart des agglomérations sont nées récem-

ment et présentent des structures fonctionnelle et physique très déliées. Un fait est indiscutable : la majorité de la population active occupe un emploi de type urbain ; même si elles ont gardé leurs aspects traditionnels, ces localités sont dans le cadre géographique des villes. Dans les trois-quarts des agglomérations on ne peut parler que de formation embryonnaire : les activités non rurales restent concentrées dans la ville-centre, fréquemment les localités gravitant autour de la ville sont dépourvues même des services quotidiens. La séparation spatiale entre la ville et son environnement est totale, car la ville n'a pas provoqué la différenciation de son espace de commandement. Les rapports humains et économiques se limitent aux déplacements de travail. N'importe quelle usine à proximité des villages aurait pu produire les mêmes effets. Ces types d'agglomérations caractérisent le Sud et l'Ouest de la Hongrie.

Il faut distinguer parmi ces agglomérations, celles de la Dorsale hongroise qui ont un degré de complexité plus élevé. D'un côté, à cause de la pauvreté des sols, des aléas climatiques et d'une topographie tourmentée, l'agriculture n'a jamais été florissante ; d'un autre côté, il y a une vieille tradition sinon industrielle du moins minière. Aussi les caractères d'urbanisation sont-ils toujours plus perceptibles, l'équipement plus répandu et l'infrastructure de meilleur niveau que partout ailleurs en Hongrie. La proximité et la multiplicité des villes, l'habitude de les fréquenter ont forgé des mentalités presque ur-

baines.

Si elle est plus évoluée, la structure des agglomérations ne témoigne pourtant pas de réelle organisation. Les centres miniers vivent pratiquement en autonomie et les liens qui les rattachent au reste de l'agglomération sont assez lâches (Nogràd, Bakony, Vértes) sauf quand la topographie et l'aménagement des voies de communications modernes s'y prêtent (Est de Komàrom, vallée de Sajo). La forme structurale dominante des agglomérations est l'extension axiale où s'alignent les villes et usines (qui ne sont pas forcément urbaines). Dans presque tous les cas, par l'élargissement des zones d'attraction, par le renforcement des liens économiques on s'achemine vers la formation de conurbations. C'est le cas dans le Borsod, de Miskolc comme centre urbain principal entouré de centres urbains secondaires comme Kazincbarcika, Ozd et Leninváros (voir figure n° 120). Il en est de même dans la Dorsale de Transdanubie autour de Tatabánya (Esztergom, Dorog, Tata, Oroszlány) et de Veszprém (Vàrpalota, Balatonfüzfő, Balatonfüred, Ajka).

L'agglomération de Budapest doit être traitée à part (voir figures n°s 121-123). Elle se développe déjà depuis le début du siècle à la faveur de l'industrialisation. Dans un but politique et économique, l'industrie est exclue du territoire urbain d'alors, aussi le centre-ville est-il entouré d'une couronne de banlieue populeuse très

vivante. Ces communes sont rattachées à la ville en 1950 et forment l'anneau interne industriel. L'industrialisation des années 1950 renforce le rôle primordial de la capitale, qui continue à attirer la population. Mais la disponibilité de logement étant plus réduite que dans les autres centres, il s'en suit que l'explosion démographique se fait dans les communes voisines de Budapest où le taux de développement entre 1949 et 1960 est deux fois plus grand qu'à Budapest (1), et le rythme s'accroissant de 1960 à 1970, le taux d'augmentation est triple de celui de la capitale (2). Une zone de banlieue résidentielle, souvent jointive, se forme rapidement, tout particulièrement le long des voies de communication. La place se faisant rare dans la ville, l'industrie s'établit de plus en plus fréquemment dans la banlieue résidentielle, malgré l'interdiction, et progressivement une zone concentrique discontinue se dessine (Szigethalom, Dunakeszi, Százhalombatta, Budaörs, Törökbálint, Iklad, etc.) : c'est la deuxième couronne industrielle. Le bourgeolement de l'agglomération est axial et de nos jours la zone externe à cette couronne industrielle est en pleine expansion démographique annonçant la naissance de la troisième zone résidentielle (voir figures n°s 121, 122, 123).

La complexité des relations, l'intensité des

(1) Budapest 1,16 % annuel, agglomération (44 localités) 1,95 %.

(2) Budapest 0,75 %, agglomération 2,23 %.

échanges, l'importance de la population (l'agglomération compte 2.300.000 habitants) font de Budapest une unité très dynamique. La spécialisation fonctionnelle se précise. En dehors des zones de production, - industrielle, maraîchère -, sur la rive droite du Danube, en aval de Budapest une zone de récréation, de loisir, parsemée de résidences secondaires prend forme (Coude du Danube). L'extension de l'agglomération a accru le rôle de certaines communes, devenues des relais urbains de Budapest, dans la lointaine banlieue (Vác, Gödöllő, Szentendre, Monor).

3 - Les rapports de la ville et l'agglomération.

a) L'isolement de la ville.

Au coeur des agglomérations, la ville se distingue très nettement de son environnement. Sa masse de constructions imposantes, ses immeubles hauts, ses rues ordonnées et entretenues, son animation, s'opposent aux localités rurales comprises dans l'agglomération. Il n'existe pas de continuité, (sauf dans le cas de l'agglomération restreinte de Budapest) : la ville s'arrête brusquement, aucune forme de transition ne se dessine, qui l'apparente aux localités distantes de l'agglomération.

L'isolement physique de la ville est aussi notable du point de vue économique. Les entreprises industrielles, de même que les services de l'agglomération s'y concentrent tous. Mise à part l'agglomération de Budapest,

les quelques lieux d'activité industrielle dispersés ne sont que des centres d'exploitation minière. Les relations économiques entre la ville et son environnement sont unilatérales : les communes péri-urbaines fournissent la main-d'oeuvre à la ville et viennent chercher en ville les biens et services qu'elles ne sont pas en droit de posséder.

L'individualité sociale de la ville est pesante et presque hostile. La société est beaucoup moins homogène, beaucoup plus ouverte, beaucoup plus stratifiée que dans les villages ; le niveau d'instruction, le niveau de consommation sont nettement plus élevés, l'ambiance citadine est vivifiante, stimulante, tant sur le plan individuel que collectif.

La ville a aussi un comportement démographique particulier. Elle est seule à afficher un gain de population provenant surtout d'un incessant apport migratoire, symbole de l'ascension sociale, elle tire le meilleur parti démographique de la zone suburbaine qui enregistre des pertes continuelles. Le phénomène de "redéversement" n'existe pas, ou reste insignifiant comme à Budapest.

La ville semble ignorer les localités qui composent l'agglomération. Cet isolement est physique, économique et humain. L'influence de la ville sur son environnement se limite à la seule recherche de l'efficacité économique. Les migrants n'ont de la ville que l'image des quartiers d'usines, enfumés, des longues queues devant les ser-

vices élémentaires installés à leur intention aux abords des gares périphériques où ils passent forcément.

b) La ville paralysante.

La présence proche de la ville peut même avoir une incidence fâcheuse sur les localités voisines. La concentration des investissements dans les centres urbains prive les communes dortoirs des commodités même élémentaires. Les groupements humains qui forment la trame de l'agglomération sont considérés par des planificateurs comme des simples villages et comme tels, ils restent entièrement assujettis à la ville. Pourtant le rythme de vie et la vitalité démographique spécifique de cette population active demanderaient plus d'égards. La négligence officielle aboutit à un véritable sous-équipement de la zone en question. La situation dans l'agglomération paraît même plus défavorable que celle du village hongrois moyen, comme le montre le tableau XII.

L'incroyable sous-équipement de la zone péri-urbaine justifie le fait que la population participant aux migrations, achète en ville même les articles les plus communs. Une enquête de l'Institut Statistique révèle qu'en 1968, 66 % des migrants achètent par exemple régulièrement les produits alimentaires de base à Budapest (1).

(1) Achats par les migrants : pain 49 %, viande 63 %, lait 35 %, charcuterie 58 %, légumes 34 %, fruits 46 %, rapporté par Pestiné L., 1974, p. 14.

TABLEAU XLI

Niveau d'équipement dans les agglomérations

Ville exclue 1965 (1)

	Moyenne des vil- lages Hongrie	Agglomé- ration de Budapest	Les 9 plus grandes ag- glomérations (2)
Population pour 100 logements	331	377	361
Construction de logements pour 1000 habitants (1961-1965)	24	32	27
Adduction d'eau (pour 100 log.)	3,8	6,9	2,5
Tout-à-l'égout (pour 100 log.)	1,3	2,0	1,3
Population par médecin	1.758	3.258	2.825
Place de crèche pour 1000 hab.	1,7	1,6	1,7
Place de cinéma pour 1000 hab.	83	45	77
Surface de vente commerciale, m2 pour 1000 hab.	179	138	169
Recette commerciale (Ft./hab.)	5.269	5.325	5.281

Ni les services administratifs centraux, encore moins les milieux urbains ne se préoccupent du sort des banlieusards. Cette ignorance que la ville témoigne vis-à-vis du reste de l'agglomération finit par être paralysante car tout effort, tout essai d'organisation se heurte à l'incompréhension et au désintéressement.

(1) D'après K.S.H. : Helyzetkép az ország községeiről, 1968.

(2) Agglomérations où le centre concentre plus de 20.000 emplois industriels.

c) Les oppositions entre la ville et la campagne
s'accroissent.

L'immobilité, sinon la détérioration de la situation accentuent les écarts de développement qui opposent la ville à sa campagne proche. Il s'agit de deux mondes dont l'évolution, au lieu d'être commune, complémentaire, est divergente. Les liens principaux sont de stricte subordination. Le seul intérêt commun, le travail n'est pas un stimulant assez fort pour souder l'agglomération.

Cette opposition dans les tendances actuelles de l'évolution ne peut pas être entièrement expliquée par la jeunesse, le manque de maturation des agglomérations à peine esquissées. Dans le cas de la banlieue de Budapest - pourtant déjà bien structurée - l'on remarque les mêmes carences. C'est la conception du rôle de la ville qu'il faut remettre en cause. Pendant trop longtemps on a méconnu l'appartenance au même ensemble spatial des centres d'activité et des lieux de résidence. La séparation nette des fonctions, la discrimination qui touche certains centres lors des investissements sont à la base du cloisonnement artificiel de l'espace, et des énormes différences du niveau de vie. Ils posent un sérieux problème aux pouvoirs publics qui, depuis peu (1971), essayent de trouver la panacée, le remède miracle.

C - LA CENTRALITE URBAINE.

La centralité urbaine, insaisissable à travers la fonction de production, doit être recherchée dans les multiples services que possèdent les villes.

1 - La hiérarchie des fonctions centrales.

En partant de l'idée que la rareté des fonctions définit leur hiérarchie, nous orientons notre recherche vers l'examen de la fréquence des différents types de services et commerces. Les méthodes les plus simples sont celles qui examinent la présence ou l'absence de tel ou tel service sélectionné et qui, par ce procédé empirique, déterminent un classement final de la plus ou moins grande fréquence des services. Cette méthode a été suivie par le géographe hongrois, P. Beluszky (1) en 1966, et qui se réfère à des auteurs comme Smailes, Jacobson, Boustedt (2), pour justifier sa démarche (!)

A partir de la formule : $d_x = l_x / L$

ou " d_x " est l'indice de dispersion ou de rareté du service x choisi ; " l_x " est le nombre de localités possédant le service x et "L" est le nombre total des localités du pays, on peut déterminer la plus ou moins grande dispersion des services.

(1) Beluszky, P., 1966 et 1973.

(2) Smailes, A.E., 1929 ; Jacobson, B., 1958 ; Boustedt, O. 1962.

Le choix des services faisant partie de l'analyse, diffère d'un auteur à l'autre. P. Beluszky poursuit une analyse très fouillée où il examine successivement 206 indices. Il nous a semblé inutile d'effectuer une autre série d'analyses et si nos conclusions sont en partie différentes des siennes, nous suivons la démarche et ses résultats.

Les services de type urbain ont été classés en cinq grands chapitres : administration et organisation - (68 indices), culturel (30), médico-hospitalier (41), commercial (41) et services divers (26).

Les indices de dispersion varient de 0,0003 à 0,1250, c'est-à-dire que le service le plus rare ne se rencontre qu'en un seul endroit (en dehors de Budapest) et que le service le plus couramment pratiqué concerne 379 localités sur les 3.204 existant en 1960.

Entre les cinq catégories de service établies, des valeurs de dispersion proches apparaissent très nettement à deux niveaux : autour de 0,005 et autour de 0,04. Il s'agit dans le premier cas des institutions et services d'obédience départementale et cantonale dans le second. L'administration, la justice, les finances, les organisations de mouvements politiques, et socio-éducatifs, mais aussi les hôpitaux, les bibliothèques, la direction du commerce de détail, etc... se situent indifféremment à ces deux niveaux très distincts. L'enseignement, le commerce

de détail, les services personnalisés (comme l'entretien et les réparations) montrent une indépendance plus grande vis-à-vis de ces deux niveaux. Une série d'indices se rattache au niveau départemental, n'ont pas de correspondant au niveau cantonal, tels les archives, les entreprises de distribution de commerce de détail, l'édition de journal quotidien, le théâtre, etc.. Au-dessus de ce niveau, avec un indice de dispersion, inférieur à 0,003 on trouve peu de services, limités essentiellement aux domaines du transport (direction de la circulation ferroviaire et routière), des télécommunications, de la protection de la nature (service des eaux et forêts), du commerce de gros, et aussi aux domaines de la santé (C.H.U.) de l'enseignement universitaire et de la culture (cercles littéraires, journaux spécialisés).

En considérant les seuls indices choisis, il est possible dès lors d'établir une hiérarchie des services. La base de classement est fournie par les indices de dispersion se situant autour de 0,005 et de 0,04 :

- Niveau I : services supérieurs au niveau départemental
(0,003 - 0,0030 .
- Niveau II : services de niveau départemental (0,0031 -
0,0065).
- Niveau III : services de rareté moyenne, intermédiaires
entre les niveaux départemental et cantonal
(0,0066 - 0,0292 .

- Niveau IV : services du niveau cantonal (0,0293 - 0,0455)
- Niveau V : services inférieurs au niveau cantonal
(0,0456 - 0,1250).

2 - La hiérarchie des villes selon la présence des fonctions centrales.

a) La concentration des services de même niveau définit une hiérarchie urbaine.

Les cinq niveaux de services ainsi établis peuvent servir de base à la définition d'une hiérarchie urbaine selon la présence des fonctions centrales. Respectivement dans chaque catégorie administrative, culturelle, hospitalière, commerciale et aussi pour les autres services, le classement d'une ville se fait en fonction du degré de dispersion de ses établissements. Si dans les cinq catégories, une ville possède plus de la moitié des établissements classés dans le niveau II par exemple, la place de la ville sera au niveau II de la hiérarchie urbaine. Dans les cinq catégories, la ville peut atteindre une assez grande homogénéité de niveau. Il est extrêmement rare qu'une ville possède dans une catégorie donnée des services de niveau beaucoup plus élevé que ceux des quatre autres catégories. Gödöllő et Keszthely (universités) sont des exceptions.

Selon la confrontation des niveaux de service, on peut donc établir cinq catégories de villes. En l'absen-

ce de l'étude d'attraction urbaine, encore prématurée, on ne peut établir qu'une terminologie provisoire.

1 - Les centres interdépartementaux possédant des services de niveau I (et naturellement tous les services de niveau II, III, IV et V).

2 - Les centres départementaux, avec des services de niveau II.

3 - Les centres intercantonaux, avec des services de niveau III.

4 - Les centres cantonaux, avec des services de niveau IV.

5 - Les centres élémentaires, avec des services de niveau V.

La répartition des centres selon cette hiérarchie est donnée par la figure n° 124. Sur les 293 localités analysées par Beluszky P. (1) pour 1965 on distingue 5 centres interdépartementaux, 12 centres départementaux, 33 centres intercantonaux, 91 centres cantonaux et 152 centres élémentaires. La progression numérique est constante, sauf en ce qui concerne la dernière catégorie qui est indiscutablement incomplète.

b) La hiérarchie urbaine liée au rôle administratif.

Dans cette répartition, la hiérarchie des vil-

(1) Beluszky P., 1966.

les émane essentiellement des centres départementaux et des centres cantonaux. On reconnaît là les efforts pour planifier le réseau d'habitat qui épouse étroitement les rigides circonscriptions administratives. Chaque département possède un centre départemental et quatre ou cinq centres cantonaux. La centralité administrative est absolue puisque la planification territoriale prévoit pour les services non administratifs, les mêmes degrés de hiérarchie et leur concentration dans les localités déjà dotées d'attributions administratives. Tous les chefs-lieux de canton sont au moins des centres de 4^e ordre ; de même, toutes les préfectures (sauf Salgotarjân) sont au moins des centres de 2^e ordre.

Si pourtant les centres des 1^{er} au 4^e ordres dépassent en nombre les cantons (141 contre 128), les raisons de cette infériorité sont indépendantes des statuts qui leur sont propres. En effet, toutes les villes, indépendamment du rôle administratif territorial, ont reçu les mêmes prérogatives que les chefs-lieux de canton ; ainsi chacune d'entre elles détient aussi des fonctions ou tient une audience cantonale. D'ailleurs, hormis la ville nouvelle de Groszlany, aucune ville officielle ne prend place parmi les centres élémentaires.

Une autre explication est le rythme de réalisation des plans d'investissements. Les retards fréquents dans l'exécution des travaux (par exemple, la construction

de l'hôpital, des établissements d'enseignement ou de l'infrastructure commerciale) peuvent temporairement bouleverser le classement des villes ; c'est le cas de Salgotarjân parmi les préfectures. Mais ce décalage n'est que conjoncturel.

La troisième raison de cette différence est beaucoup plus profonde, elle est liée aux circonstances historiques. Après la guerre, conformément à la politique de changement, tous les chefs-lieux administratifs qui assumaient par le passé un rôle de commandement spatial n'ont pas été systématiquement reconnus. Les nouvelles fusions territoriales ont réduit le nombre des départements de 32 à 19 et le nombre de cantons en 1960 n'est plus que de 128 au lieu de 160 avant la guerre. Les anciens chefs-lieux de département ont perdu les services administratifs faciles à transférer, mais ont conservé leur infrastructure hospitalière ou culturelle et ont su préserver leur importance commerciale. Ces préfectures déchuës (telles Baja, Gyula, Sopron, Esztergom, Mosonmagyaróvár, Balassagyarmat, Sátoraljaújhely, Mátészalka, Szentes, Mako), forment l'ossature de la catégorie 3, que nous avons désignée comme étant celle des centres intercantonaux. Les autres villes de cette catégorie sont celles qui assurent les services de niveau cantonal auxquels leur donnent droit le statut de ville et les responsabilités cantonales qu'elles assument vis-à-vis de la population environnante. Ce cumul de fonctions leur assure un meilleur équipement, et un degré hiérarchi-

que supérieur, particulièrement évident dans le cas des villes de l'Alföld, à l'exception de Törökszentmiklos (1).

C'est aussi la richesse de leur acquis qui place à un degré supérieur de la hiérarchie, Szeged, Debrecen, Pécs, Miskolc et Győr. Déjà au début du siècle, Szeged et Debrecen exerçaient un rayonnement régional dans la monarchie austro-hongroise. Dans le nouveau cadre territorial, entre les deux guerres, Pécs d'abord, puis Miskolc et Győr sortaient du rang des simples préfectures en s'adjugeant quelques fonctions régionales. Cette progression a été consolidée après la dernière guerre lorsque les quatre premières villes ont reçu des statuts spéciaux qui leur assuraient un rôle équivalent de celui d'un département. Mais elles ne sont que des relais de Budapest surtout en ce qui concerne la plupart des services rares qu'elles possèdent (transports, communications, commerce de gros) et dans le secteur culturel et hospitalier où elles pourraient s'affirmer, leur équipement est encore incomplet. Seules Szeged et Debrecen ont des universités pluridisciplinaires, Pécs et Miskolc n'ont que quelques facultés autonomes et Győr attend encore la création d'un ensemble universitaire digne de ce nom (2).

(1) Seule ville, chef-lieu de canton, se trouvant parmi les centres de catégorie -. En dehors de l'Alföld, deux autres villes sont dans ce cas. Gödöllő et Szentendre, qu'exclue la proximité de la capitale.

(2) Pécs possède une faculté des Sciences, une faculté de Médecine, l'Ecole Normale Supérieure et l'Ecole de Commerce. Miskolc a une faculté autonome, celle de l'Industrie Lourde; Győr n'a aucun institut universitaire autonome.

c) La répartition des centres confirme les oppositions régionales.

Les trois premières catégories de la hiérarchie sont exclusivement occupées par des villes "officielles", 50 localités qui constituent les éléments essentiels de la pyramide. Toutes les villes ne sont pas représentées ; certaines villes de l'Alföld et les villes nouvelles partagent un rôle moindre du quatrième niveau, avec les bourgs les plus développés dont plusieurs d'ailleurs ont acquis un statut urbain depuis 1965. La vanité du statut urbain officiel est soulignée par le fait que plusieurs villes ne quittent pas la base de la hiérarchie. Sans compter les villes nouvelles dont l'évolution est en cours, Turkeve est à la 135e place, Kisujszállás à la 132e, Sárospatak à la 128e, Hajdúnánás à la 108e. Certaines localités par contre ont une position de centralité éloquente, comme Berettyóujfalu (51e) Siklos (58e), Bonyhád (59e), Pászto (63e) ou Marcali (66e) qui pourtant sont toujours des "villages" en 1974. Leur place privilégiée traduit la force de concentration des fonctions des centres cantonaux. Ainsi le statut urbain est artificiel, il confère peu d'avantages et c'est la fonction administrative qui détermine la hiérarchie.

La répartition territoriale des localités de niveau hiérarchique différent donne un avantage incontestable à la Transdanubie et à la Dorsale par rapport à l'Alföld. Dans ces deux zones, la densité des centres est plus élevée et il se tient aussi à des niveaux plus élevés. Ain-

si l'influence d'un centre de niveau I ou II peut s'étendre à 351.000 habitants dans la Transdanubie et à 611.000 dans l'Alföld. Cela provient en grande partie du fait que les départements de l'Alföld sont beaucoup plus étendus que ceux de la Transdanubie (1). En comptant les trois premières catégories de centres, les différences s'atténuent : 158.000 habitants dans la Transdanubie contre 174.000 dans l'Alföld, mais restent cependant réelles, même si l'on ajoute les centres cantonaux (53.000 habitants dans la Transdanubie pour un centre de IVe catégorie au moins, 85.000 habitants dans l'Alföld). C'est seulement si l'on inclut les centres élémentaires dans les calculs que la répartition devient équilibrée à travers tout le pays (25.000 habitants pour un centre).

La fréquence des centres de même niveau hiérarchique est inégale. Dans la Transdanubie, la disposition est assez régulière, les centres régionaux ou départementaux sont relayés par des villes moyennes et les espaces intermédiaires sont remplis par le semis des centres cantonaux, s'échelonnant à distance comparable. A l'Est du Danube on ne retrouve pas cette régularité. Dans la Dorsale du Nord manquent ou bien les centres cantonaux (partie centrale de la zone) ou bien des centres intermédiaires (IIIe niveau, dans le Nord de Borsod). Dans l'Alföld, on constate

(1) La population moyenne des départements de l'Alföld est de 510.000, dans la Transdanubie de 335.000.

Le même déséquilibre : dans une zone étendue, allant des piedmonts de la Dorsale jusqu'à la frontière yougoslave (axe Gyöngyös - Szeged) manquent presque totalement les centres cantonaux, par contre ces derniers forment la trame du réseau dans la partie centrale de la Transtisza et l'organisation normalement hiérarchisée réapparaît dans l'extrême Nord-Est -Szabolcs) de l'Alföld. Ces irrégularités sont dues en grande partie à la spécificité de l'habitat, lui-même résultat d'évolutions historiques et économiques différentes.

Jusqu'ici, nous avons pu souvent affirmer qu'il y a très peu de relation entre la taille de la localité, son niveau d'équipement, son dynamisme et son emprise spatiale. La place occupée dans la hiérarchie confrontée à l'importance démographique, montre une certaine correspondance avec beaucoup d'exceptions il est vrai, mais les villes les plus peuplées sont celles qui en général occupent une place plus élevée dans la hiérarchie. Mais pour nuancer cette relation il est indispensable de distinguer les villes de l'Alföld des villes nouvelles et des villes de la Transdanubie - Dorsale du Nord. Si l'on ne peut trouver aucun lien entre taille et rang pour les villes nouvelles, le fait est qu'elles sont encore en pleine construction d'une part, et d'autre part, qu'elles ont été conçues non pour être des centres, mais des cités d'habitation, ce qui réduit singulièrement leur place dans la hiérarchie. Ailleurs, l'augmentation de la population se concrétise par une pro-

gression dans la hiérarchie. Mais c'est à deux courbes parallèles qu'on aboutit : dans l'Alföld il faut 8 à 10.000 habitants de plus que dans la Transdanubie - Dorsale pour le même niveau hiérarchique (voir figure n° 125).

3 - L'évolution de la centralité urbaine.

a) Le processus de concentration des fonctions par les chefs-lieux administratifs.

Depuis la guerre, on assiste à une continuelle concentration des fonctions urbaines. Cette concentration ne favorise pas uniformément les villes les plus grandes ou les villes qui occupent un rang supérieur dans la hiérarchie, mais s'opère principalement dans deux sphères administratives : les chefs-lieux de département et les chefs-lieux de canton. Le regroupement des fonctions de direction et l'administration dans ces villes n'est qu'une manifestation spatiale de la concentration. Ce qui est fondamental dans l'évolution c'est que les autres types de services ont aussi une tendance marquée au regroupement. La classification formelle des établissements selon deux niveaux, départemental et cantonal, et la délimitation des zones d'attraction qui épousent étroitement ces mêmes subdivisions administratives fixent une hiérarchie simplifiée sur la base de subordination immédiate. Les investissements suivent aveuglément cette dépendance au point de participer à la création ou l'amélioration de l'infrastructure banale : la centralité de ces deux types de villes se renforce au détriment.

ment des autres villes occupant des degrés de hiérarchie intermédiaires.

Les chefs-lieux de département augmentent leur emprise au détriment des centres régionaux (villes interdépartementales) et des villes moyennes (centres intercantonaux). Les centres régionaux en effet, ne jouissent d'aucun privilège par rapport aux chefs-lieux de département dans l'orientation administrative, financière, judiciaire ; aussi, par rapport à eux, les chefs-lieux de département augmentent-ils leur poids relatif. Avant la guerre, les chefs-lieux de département partageaient les fonctions centrales avec les villes moyennes dans les services de santé, d'enseignement, de culture, de commerce. La subordination n'existait effectivement que dans les affaires administratives où la primauté du chef-lieu dans le cadre du département était incontestable. La mainmise après la guerre des chefs-lieux de département sur toutes les activités tertiaires paralyse les villes moyennes. Une série de fonctions (comme l'organisation de la distribution commerciale, des transports, de l'information, etc..) sont reprises par les chefs-lieux de département siégeant dans le chef-lieu, c'est lui-même qui est servi en priorité. Aussi à la concentration des fonctions s'ajoute-t-il un clivage qualitatif entre préfectures et villes moyennes. Ces dernières stagnent ou reculent pour retomber au niveau des centres cantonaux.

Cette influence croissante des chefs-lieux de département est encore renforcée par l'industrialisation des années 1960. En dehors des zones d'extraction des matières premières elles sont les principales bénéficiaires des nouvelles implantations industrielles. Ce dynamisme industriel entraîne la croissance démographique, qui justifie des investissements toujours plus élevés et l'apparition des services rares.

La concentration n'est pas seulement matériel-
le, elle est aussi humaine. En dehors de l'attraction démographique qui rajeunit la population, s'enfle la clientèle potentielle des services urbains. Les hommes capables, les dirigeants et organisateurs ayant déjà fait leur preuve dans les autres villes, sont attirés inévitablement par les grandes villes et les chefs-lieux. Dans tous les domaines, les villes moyennes sont spoliées par les préfectures (1).

Les exemples ne manquent pas : les différences actuelles sont notoires entre des villes comme Győr et Sopron, Zalaegerszeg et Nagykanizsa, Tatabánya et Esztergom, Veszprém et Pápa, Kecskemét et Baja, Békéscsaba et Gyula, Eger et Gyöngyös, Salgotarján et Balassagyarmat. Elles étaient pourtant à égalité au départ, en 1950 (2).

(1) Certes, ce phénomène n'a rien de spécifique en soi, mais le fait que la situation soit semblable dans le pays socialiste, est déjà éloquent pour ne pas la souligner.

(2) Cette divergence d'évolution est soulignée par les rythmes de croissance démographique (voir figure n° 126).

Les centres cantonaux bénéficient d'une progression de concentration des fonctions. Ces centres sont complètement assujettis au chef-lieu du département, mais augmentent leur importance relative par rapport aux villes moyennes et les centres élémentaires. Dès la décennie 1950 leur rôle administratif grandissant leur vaut la création d'organismes de direction dans toutes les branches de l'économie. Comme ils remplissent les mêmes fonctions administratives que les villes moyennes, leurs équipements se complètent, tant dans les domaines de l'organisation scolaire et financière, qu'en ce qui concerne les services de santé (maternité, service d'ambulances, etc..). Dans les années 1960 leur rôle ne cesse de grandir grâce à l'amélioration des services hospitaliers (dispensaire, consultation de médecins spécialistes, hôpital) et commerciaux (diversification des établissements, amélioration du niveau). Le but recherché, l'harmonisation des centres de même niveau administratif, les favorise beaucoup au détriment des villes moyennes. Ce démarrage consacre la faillite des centres élémentaires, dont ils ont confisqué les fonctions centrales. Cette croissance est cependant précaire, artificielle, car on a vu des localités perdre leur statut administratif (entre 1960 et 1972, 32 cantons sont supprimés) et se retrouver inexorablement parmi les centres élémentaires.

b) La migration des fonctions centrales du sommet vers la base de la hiérarchie.

Parallèlement à la concentration des fonctions

centrales dans les chefs-lieux d'administration, se déroule un phénomène inverse, la dispersion de certains services et leur dévalorisation dans la hiérarchie. Les indices de dispersion croissants soulignent ces tendances.

Un des exemples les plus typiques de déconcentration, est fourni par l'enseignement secondaire. Avant la guerre, les lycées (1) étaient l'apanage des villes moyennes, seuls quelques centres cantonaux bien équipés en étaient pourvus. Le véritable effort culturel se fait au cours des années 1950 : les lycées se construisent dans tous les centres cantonaux, et à partir de 1960 des établissements du second degré s'ouvrent dans les centres élémentaires. En 1960, il y a 243 localités (2) possédant un établissement scolaire, une localité sur treize.

L'évolution de l'organisation sanitaire suit une tendance semblable, bien que le rythme soit plus lent. En 1950 les hôpitaux généraux se trouvaient concentrés dans les chefs-lieux de département et dans les villes moyennes. Dès 1960 les soins médicaux et chirurgicaux largement dispensés nécessitent l'implantation de services annexes dans les chefs-lieux de canton qui s'organisent peu à peu en des hôpitaux autonomes, leur nombre passe de 55 en 1930 à 86 en 1972 (voir figure n°s 127-128). La médecine spécialisée déborde les grandes villes. Des centres de consultation de

(1) En 1930, leur nombre est de 70.

(2) Beluszky P., 1973, p. 135.

spécialistes (1) se multiplient dans les chefs-lieux de département et dans les villes moyennes. Par la suite ces centres spécialisés gagnent aussi les chefs-lieux de canton, puis lentement le réseau sanitaire s'étend et atteint pratiquement chaque centre cantonal : 114 localités sont des centres de consultation en 1972, où il ne manque que 19 chefs-lieux de canton (voir figure n° 129). A côté de ces centres fixes matérialisés par une infrastructure (bâtiment, laboratoire d'analyse, bureaux de la Sécurité Sociale etc.), des consultations périodiques de médecins spécialisés (dans tous les centres élémentaires et dans les localités les plus populeuses).

La tendance à la multiplication des centres touche aussi le commerce de détail avec l'apparition des magasins spécialisés dans les niveaux hiérarchiques inférieurs. Fait exceptionnel dans les années 1950 tous les centres cantonaux possèdent des magasins spécialisés d'alimentation, d'habillement, d'électro-ménager, de même que des restaurants, pâtisseries, etc... Particulièrement intéressante est l'extension du réseau des grands magasins pratiquant une forme moderne de vente (self-service). Apanage exclusif des villes moyennes et des villes de degré hiérarchique supérieur au cours des années 1950, ces magasins de moyenne surface (chaîne de magasins "A B C") se retrouvent dans les centres cantonaux entre 1960 et 1970. On constate un proces-

(1) O.T.I. puis S.Z.T.K. rendelöintézet.

sus parallèle en ce qui concerne les centres de réparation d'appareils électro-ménagers (1).

Au sommet de la hiérarchie urbaine on observe quelques tendances comparables (2). Dans le domaine de la direction du transport, des télécommunications, de l'information, les services jusque là concentrés à Budapest ont "éclaté" au début des années 1960, et se trouvent maintenant dans les centres régionaux.

C'est dans les domaines culturel et scientifique que la migration des fonctions est la plus spectaculaire. L'enseignement universitaire dispensé dans sept centres en 1950, l'est dans 31 en 1973 (3). Le mouvement s'accomplit essentiellement par la décentralisation des instituts de Budapest. La première "vague" dès 1950 touche les unités de pédagogie (écoles normales, écoles d'infirmières) qui s'établissent d'abord dans les centres régionaux et départementaux, puis progressivement se dispersent au niveau cantonal, à tel point que ce secteur perd même sa qualification universitaire. Simultanément, l'université se fortifie dans les centres régionaux et après un temps d'arrêt (1954-1960) s'observe une nouvelle "vague" de décentralisation ou de création d'unités d'enseignement et de recherche universitaires, intéressant d'abord les chefs-lieux de départe-

(1) Réseau de "Gelka szerviz".

(2) Ce problème sera évoqué dans le chapitre E. Ici, nous ne faisons que l'effleurer.

(3) Voir figure n° 158.

ment, puis les centres intercantonaux et cantonaux, comme Baja, Gyöngyös, Szarvas, Dunaujváros, Esztergom, etc..

Les exemples pourraient être multipliés dans chaque type de service. Le caractère général est la perte de la centralité de certaines fonctions, son glissement d'un niveau hiérarchique plus élevé vers un degré inférieur, jusqu'à descendre au niveau du centre élémentaire, arrivant même à perdre son caractère spécifique. La fréquence des "passages" est la plus élevée des villes moyennes vers les centres cantonaux, et des centres régionaux vers les centres départementaux ; par contre il existe peu de "passages" entre Budapest et les centres régionaux d'une part et entre les centres départementaux et les villes moyennes d'autre part, car les chefs-lieux administratifs de n'importe quel niveau arrêtent ces vagues successives de transfert de centralité.

Trois causes principales contribuent à l'explication de ce processus. D'abord, le développement économique du pays, très sensible après 1960, permet de disposer des moyens financiers plus solides, pour entreprendre l'amélioration du réseau d'équipement du pays. Puis, le changement d'orientation qui caractérise la planification après 1958 vise une meilleure desserte de la population et envisage de réduire le fossé existant entre villes et villages et entre les différentes régions. La volonté d'atténuer les disparités régionales s'exprime par la normalisation

des équipements des centres administratifs de même niveau hiérarchique. Pourtant les conséquences sont inattendues. Les rythmes de développement sont inégaux autant entre les différents niveaux de la hiérarchie (stagnation des centres régionaux et des villes moyennes, forte croissance des centres administratifs) qu'à l'intérieur d'un même niveau (départ soudain des centres jusqu'ici en retard par rapport à l'ensemble du groupe). Le destin de beaucoup de localités est ainsi changé. Le rapprochement entre villes et villages nécessite la réalisation d'un cadre de vie nouveau dans les campagnes, l'implantation d'équipements, de services, jusque là privilèges urbains. Enfin, la troisième cause de la migration des fonctions du sommet de la hiérarchie vers la base est l'augmentation du niveau de vie de la population qui, le stade de la consommation élémentaire dépassé, désire trouver le choix, la densité, la qualité des services auprès de son lieu de résidence ou de son lieu de travail. Ainsi, entre 1950 et 1970, la fréquentation des centres de consultation médicale, la recette commerciale des centres ont triplé ; le nombre de malades soignés dans les hôpitaux, le nombre de lycéens ont sextuplé. Cette augmentation quantitative de la consommation allant de pair avec une recherche de qualité, nécessite l'implantation dans les centres cantonaux des services nouveaux et bien équipés, base de la vie micro-régionale.

c) Tendances actuelles d'évolution : renforcement
du rôle des grandes villes.

Après l'observation des deux faits majeurs de l'évolution, la concentration des fonctions centrales par les chefs-lieux d'administration et la migration des fonctions du sommet vers la base de la hiérarchie, plusieurs questions se posent. Le phénomène de concentration simplifie-t-il la hiérarchie des fonctions centrales ? La migration des fonctions n'élargit-elle pas démesurément la base de la pyramide exprimant la hiérarchie urbaine et ne détruit-elle pas la structure verticale classique ? L'évolution de la consommation et l'amélioration des transports n'entraînent-elles pas l'engourdissement des petites villes comme cela est observé dans les pays de l'Europe de l'Ouest ou de l'Amérique du Nord ?

Toutes les fonctions centrales ne migrent pas vers la base. Il en est ainsi des fonctions administratives et de l'organisation sociale au sens large. Les limites départementales n'ont pas été modifiées depuis 1950, et ce n'est que dans le département de Csongrád où la préfecture a changé de ville (1). Le pouvoir de décision reste très fortement centralisé à Budapest. Il se transmet par l'intermédiaire des chefs-lieux de département dont la croissance continue est ainsi assurée, indispensable à la

(1) De 1950 à 1954, le chef-lieu est Hodmezővásárhely, remplacé depuis par Szeged.

capitale. Liés à cette fonction d'organisation stable, puis-
sante, les chefs-lieux accueillent des services destinés
par leur rareté à servir tout le département ou des servi-
ces aux choix tentants, toujours attractifs.

Pourtant, il n'y a pas de cassure véritable
dans la hiérarchie entre les niveaux I-II et III-IV. Les
villes moyennes, par exemple ne sont pas déchuës, même si
leur influence a diminué ; elles n'en demeurent pas moins
efficaces. Recherchée depuis 1968, la rentabilité des ser-
vices est tout à leur avantage, car outre leur nombreuse
population (de 20 à 50.000 habitants) elles sont les cen-
tres traditionnels des petites régions. L'implantation des
services y est plus rentable que dans les multiples centres
cantonaux. Ainsi, elles partagent avec le chef-lieu la di-
rection départementale dans l'organisation de la distribu-
tion commerciale (1). D'autres services n'existent que dans
ces centres, comme les bureaux de voyages ("IBUSZ"), les a-
teliers de réparation de voitures, les entreprises de trans-
ports, les succursales de la Banque Nationale, imprimeries
etc.. Mais c'est avant tout par le nombre, la variété, la
qualité de leurs services et commerces qu'elles restent
nettement au-dessus des centres cantonaux.

(1) Ainsi par exemple pour le département de Bács-Kiskun,
le centre départemental pour tout le commerce de gros de
textile et d'habillement n'est pas Kecskemét, le chef-lieu,
mais Baja ; pour tout le commerce de gros de quincaillerie
et de machines diverses, c'est Kiskunfélegyháza.

De toute façon, si les services et fonctions migrent vers le bas, le renouvellement de la hiérarchie est assuré par les nouvelles spécialisations fonctionnelles et aussi par le dynamisme constant de la société qui se découvre de nouveaux besoins. Prenons l'exemple de l'enseignement secondaire qui est une des fonctions qui a souffert d'une chute rapide et qui caractérise maintenant les centres élémentaires. La localisation des lycées dans ces centres, a suscité la création d'établissements spécialisés de second cycle dans les chefs-lieux de département et les villes moyennes (1). De même, si le lycée d'enseignement général se trouve maintenant partout, les lycées techniques restent en revanche l'apanage presque exclusif des villes moyennes. Actuellement une autre compétence vient renforcer le rôle culturel des villes moyennes : la responsabilité des écoles normales supérieures leur incombe.

On ne peut parler d'élargissement de la base de la pyramide, de simplification verticale vraiment importante : la hiérarchie des services demeure cependant que la pyramide se régénère ; les services, ne perdent de leur valeur en se généralisant que lorsqu'apparaissent de nouvelles spécialisations en haut de la pyramide.

L'avenir des petites villes, des centres cantonaux, est plus incertain. Jusqu'à tout récemment, le rôle

(1) Ces lycées spécialisés dans l'enseignement de certaines matières, sont comparables, grosso modo, aux établissements qui ont des classes préparatoires aux Grandes Ecoles.

administratif fondamental leur assurait un développement normal. Mais cette croissance était déjà très précaire. On a pu observer la chute rapide de celles qui ont perdu leur rôle administratif ; la désertion des autres services a suivi rapidement et certains de ces anciens chefs-lieux de canton ne sont plus que de simples centres locaux (1). Les services offerts par ces petites villes correspondaient bien aux aspirations de la population telle qu'elle se présentait au début des années 1960. Mais par la suite le niveau de vie s'est amélioré, entraînant la diversification de la consommation. La population devient plus difficile et s'adresse à des centres plus grands où la gamme des services offerts est plus variée. Ces déplacements sont facilités par une amélioration sensible des transports en commun (réseau d'autobus) par le fait que la voiture individuelle n'est plus un objet de luxe et que les distances en Hongrie ne présentent pas d'obstacles majeurs.

La décision déterminante dans l'évolution actuelle et future est la disparition en 1973 du "bouclier" administratif : les cantons sont supprimés en tant qu'unités de décision et d'organisation (2). Et cela au moment même où les difficultés de la petite ville pour garder ses prérogatives commencent à se faire sentir. C'est ainsi que

(1) Tels Vâl, Gönc, Pétervására, Romhány, Dunavecse, etc..

(2) Réforme administrative du 1.01.73. Dans la direction des services l'échelon cantonal est supprimé, au dessous du département se trouvent directement les villes, les bourgs (nouvellement créés) et les villages.

les centres cantonaux qui vivaient surtout grâce au rôle administratif, sont condamnés. Ne pourront survivre que ceux qui ont pu acquérir d'autres fonctions solides et qui régénérés, sont réellement les centres d'une petite région, à la condition de s'industrialiser.

Une évolution si dirigée, si planifiée au cours de ces trente dernières années laissait peu de latitude à l'évolution spontanée. La période qui a à peine commencé est moins formaliste, elle fait une large part dans l'évolution aux forces vives locales, aux potentialités réelles. C'est une période de transition, qui mène vers la réalisation des objectifs du plan d'aménagement de 1971, une période où la vie des petites villes aborde un tournant.

D - L'ATTRACTION URBAINE.

L'étude de la centralité urbaine a mis en relief la localisation préférentielle et le regroupement des fonctions de niveau comparables, critères nécessaires à l'élaboration de la hiérarchie urbaine.

La question qui se pose maintenant est celle de la finalité de tels regroupements de fonctions. Négoce, banque, commerce, équipements divers desservent non seulement la population urbaine, mais encore toute la clientèle

des localités proches et parfois même lointaines.

Certains auteurs estiment que l'existence des fonctions, indépendamment de l'origine géographique de la clientèle, est suffisante pour déterminer la hiérarchie urbaine. Cette conception de la "centralité absolue" est rejetée par d'autres, qui au contraire, considèrent l'emprise spatiale de la ville comme la base de la hiérarchie. La valeur numérique de la clientèle extérieure, les avantages de la desserte, la qualité des biens qu'elle offre à la campagne déterminent l'influence régionale de la ville, et cette "centralité relative" est la seule qui puisse servir à classer les villes.

Pour apprécier le rayonnement spatial des villes, il serait tentant de choisir le dernier point de vue et orienter l'étude vers le choix rapide des localités qui remplissent toutes les conditions requises et d'en faire une analyse détaillée. Même si une ville n'a pas de zone d'attraction directe, peut-on dire que son influence est nulle sur la structuration de l'espace ? Une telle ville peut assurer des courants de relation très animés avec d'autres villes. Elle peut aussi expliquer par sa seule présence les comportements des centres environnants. Elle peut aussi étendre son rayon d'action sur une zone n'entourant pas directement la ville puisque l'espace n'est pas forcément continu. Mais surtout son existence n'est jamais un fait du hasard, mais bien celui de la nécessité d'un espace

plus ou moins étendu.

Ainsi l'étude de l'attraction urbaine est un complément nécessaire à celle de la centralité, une étape dans l'analyse de la structuration de l'espace.

Dans de nombreux pays l'étude de l'attraction urbaine peut être menée à partir de l'examen de quelques fonctions judicieusement choisies. La concentration spontanée des services de même niveau hiérarchique, provoquée par le jeu du marché libre fait que les zones d'attraction de ces services sont sensiblement identiques.

Il n'en est pas de même en Hongrie. Une bonne partie des services d'Etat ont des zones de compétence spatiale délimitées par décision officielle. Il en est d'autres par contre qui ne subissent pratiquement aucune contrainte. Compte tenu d'une telle situation, on est obligé d'examiner d'abord le fonctionnement et le rôle spatial de plusieurs types de services avant de pouvoir schématiser.

1 - Les zones d'attraction planifiées.

Nous avons pu voir que la hiérarchie des centres suit d'assez près la hiérarchie administrative. Les zones de compétence de la plupart des services correspondent aux circonscriptions administratives. C'est notamment le cas de tous les services administratifs judiciaires, financiers, mais aussi des transports, du commerce de gros, et des services de santé et d'enseignement. Lorsque l'on considère

les services de commandement et d'organisation, cette répartition rigide de l'espace est facilement compréhensible: une meilleure coordination du travail peut en résulter. Il est par contre plus surprenant d'observer le même principe strict d'organisation au niveau des services de santé et d'enseignement. Aussi l'examen de l'appareil de santé et d'enseignement peut-il contribuer à dégager les règles qui régissent les rapports ville-campagne.

a) Les services de santé.

La base de l'organisation est la hiérarchie des services de santé, autant dans son expression spatiale que dans sa structure.

Les médecins généralistes reçoivent en consultation une clientèle géographiquement définie, tant dans le milieu urbain (médecins de quartier) que rural. Si le diagnostic dépasse la compétence du médecin généraliste, il envoie le malade au centre de consultation de spécialistes (1) ou à l'hôpital de la circonscription où il exerce. Le médecin - sur la demande du malade, et dans des cas exceptionnels - peut proposer un centre de soin différent, mais l'accord préalable du médecin-chef de l'établissement médical est nécessaire, ce qui limite beaucoup ces cas d'exception. Les centres de consultation de spécialistes ont été créés à l'échelon cantonal. En 1972 il en existe 109, chiffre proche du nombre de cantons et d'unités urbaines de

(1) Appelé Rendelöintézet.

statut équivalent (1). Ces centres de consultation se regroupent en général dans les chefs-lieux. Chaque centre organise dans les centres locaux du canton des "consultations périphériques" relevant des spécialisations les plus courantes. La figure n° 130 montre la répartition des centres et leurs relais. La correspondance des limites cantonales et des limites de zones de consultation est frappante. Même dans le cas où les distances démesurées conduiraient à un rattachement géographique différent, les limites administratives ne laissent aucune possibilité de choix (2). La régularité de cette répartition comporte quelques exceptions : 13 cantons n'ont pas de centres de consultation, de même que 5 villes de l'Alföld (3) ; par contre 8 cantons en possèdent 2. Certains cas s'expliquent par la proximité d'un centre puissant et bien équipé mais l'exemple des cantons de Nyirbátor, de Szeghalom, de Szarvas, de Fonyod, de Nagyatád souligne un sous-équipement. D'une façon générale, le canton ne possédant pas de centre de consultation autonome est entièrement drainé par un seul des centres extérieurs, c'est le cas notamment de Miskolc, Eger, Nyiregyháza, Szolnok, Siófok et Kaposvár, qui desservent 2 ou même 3 cantons. Un seul exemple contraire, celui du département de Békés où les 3 centres de consultation se partagent l'espace intermédiaire des cantons qui en sont dépourvus.

(1) 118, sans compter les villes chefs-lieux de canton.

(2) Exemples dans les cantons de Szeghalom, de Kalocsa, de Nagyatád, de Pápa, de Fonyod, etc..

(3) Törökszentmiklos, Kisujszállás, Turkeve.

Si occasionnellement s'effectue le regroupement de cantons pour assurer un service de première urgence, les limites de département demeurent totalement hermétiques.

Mais cette grande régularité de la polarisation élémentaire de l'espace n'est qu'illusoire. Tout d'abord, il existe un réseau parallèle de consultation pour certains corps de métier, comme les employés de chemins de fer qui ont leurs centres de soins à Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Békéscsaba, Szolnok, Szombathely et Záhony. Le personnel des grandes usines ("Videoton" à Székesfehérvár, "Dunai Vasmű" à Dunaujváros, "Lenin Kohászati Művek" à Miskolc, quelques entreprises de Budapest..) a son propre service de consultation dont peuvent bénéficier aussi les migrants quotidiens. Par ailleurs, l'évolution du niveau de vie accroît l'exigence de la clientèle sur la qualité des services médicaux. Si les statistiques restent muettes, les cabinets privés de consultation des médecins spécialistes ne désemplissent pas. Une certaine sélection par l'argent s'opère indiscutablement au niveau de la santé.

Par ailleurs, tous les centres de consultation ne possèdent pas le même équipement, chaque canton n'est pas desservi par les médecins de toutes les spécialités. On peut dire que la répartition n'est équitable que lorsque le patient est un cas banal : oto-rhyno-laryngologie, pédiatrie, proctologie, chirurgie, stomatologie, gynécologie, examen de radio et d'analyse de laboratoire. Mais, dès que

l'on aborde des catégories médicales moins courantes (neurologie, ophtalmologie, urologie, rhumatologie, orthopédie etc..) le clivage entre les différents centres est très net. Il apparaît ainsi dans les centres de consultation des niveaux hiérarchiques provoqués par la spécialisation des services ; dans le département de Szabolcs, les 6 centres de consultation dispensent presque également les soins dans les spécialités courantes, mais face à Nyiregyhàza qui a 17 sections de consultations, Kisvârda en a 13, Mâtészalka 14, Fehérgyarmat et Vàsàrosnamény 10 chacune et Nagykàllo 9. Ainsi Nyiregyhàza assure plusieurs services dans les cantons de Nagykàllo et de Kisvârda de même, Mâtészalka intervient dans les cantons de l'Est du département, alors que pour trois services (rhumatologie, urologie, orthopédie) seul Nyiregyhàza est équipé (1). Autour de Baja, nous avons pu observer un phénomène analogue, la capture par la ville de la clientèle de Kalocsa et de Kiskunhalas pour certains services (voir figure n° 131) ; mais, bien que la ville soit à la limite du département et malgré le pont du Danube, son influence est insignifiante sur les communes voisines du département de Tolna.

Le réseau des établissements de soins était prévu à l'origine dans les mêmes cadres territoriaux que les centres de consultation. L'équipement hospitalier demandant des investissements onéreux, l'objectif n'a pu être atteint

(1) Beluszky, 1974, p. 75, résultats de 1968.

que partiellement. Chaque canton possède au moins une maternité, mais il n'y a que 82 localités pourvues d'hôpitaux généraux sur les 108 unités spatiales de base. La localisation des hôpitaux (voir figure n° 130) souligne une bonne desserte de la Transdanubie où seules 7 unités spatiales sont dépourvues d'équipement, mais il existe aussi 4 cantons avec 2 centres hospitaliers. Les plus grandes lacunes dans l'équipement se situent dans l'Alföld où 15 cantons sur les 37 n'ont pas d'hôpital. C'est là aussi que se situent 8 des 10 villes (1) ne possédant pas de service hospitalier.

Les hôpitaux ont un rayon d'action défini de manière autoritaire. Dans des départements bien équipés - tels ceux de la Transdanubie du Nord - la zone de recrutement de malades est celle du canton, ou de la ville de statut cantonal. Ailleurs, les communes des cantons sans hôpitaux sont rattachées aux centres hospitaliers les plus proches. Dans la définition des limites d'influence d'un hôpital la considération des limites administratives est plus souple, comme le montre la figure n° 133. Dans le département de Csongrád, les limites de canton et aires de recrutement des hôpitaux se confondent car chaque canton possède un établissement. Mais dans Bács-Kiskun et surtout Békés les limites ne se recoupent plus. Le canton de Szarvas est partagé entre Békéscsaba et Orosháza, le canton de Mezöko-

(1) Hajduböszörmény, Hajdunánás, Hajduszoboszló, Kisujszőlős, Turkeve, Törökszentmiklós, Szarvas, Csongrád, Szentendre, Sárospatak.

vácskàza entre Oroshàza et Gyula, le canton de Szeghalom entre Gyula et Békéscsaba, tandis que ce dernier est le centre exclusif du canton de Békés.

Les enquêtes effectuées par l'Université de Szeged (1) ont montré que les limites de service administrativement définies ne sont pas toujours hermétiques. La figure n° 133 indique de vastes zones dans le département de Békés où aucun centre hospitalier n'attire 50 % des malades hospitalisés. Les raisons sont d'ordre divers : le taux de remplissage momentané d'un hôpital, l'existence d'un service mieux approprié pour le traitement particulier d'un malade, les relations personnelles, les préférences du médecin traitant pour tel ou tel centre, le lieu d'exercice d'un médecin spécialiste consultant en cabinet privé etc...

Comme pour les centres de consultation de spécialistes, s'établit entre les hôpitaux une certaine hiérarchie qui s'appuie sur la présence de quelques services de traitement plus rares ou sur un équipement plus perfectionné. En général, cette hiérarchie est calquée sur celle de l'administration : ce sont les "hôpitaux départementaux" bénéficiant de larges crédits et attirant les meilleurs spécialistes, qui possèdent une aire de recrutement pouvant parfois s'étendre à tout le département. Mais ce n'est pas

(1) Dirigées et publiées par Pénzes I. - Toth J., 1973.

une règle absolue : les hôpitaux départementaux ne se trouvent pas obligatoirement dans les chefs-lieux administratifs, il n'y a donc pas concentration de la fonction administrative de degré supérieur et des services de santé de même ordre. Gyula (Békés) et Szentes (Csongrâd) sont dans ce cas. Ailleurs, comme dans Komárom et Zala, les équipements hospitaliers départementaux sont dispersés. Enfin, même si à l'origine on a voulu doter le chef-lieu administratif d'un équipement hospitalier appelé à rayonner sur le département tout entier, les habitudes acquises et la valeur des praticiens ont réussi à maintenir le rayonnement supracantonal de certains centres hospitaliers anciens. C'est le cas de Gyula, de Baja, de Nagykanizsa, de Sopron, de Pàpa, de Balassagyarmat, dont la plupart d'ailleurs sont des chefs-lieux de département déchus.

A l'examen de l'organisation micro-régionale des services de santé il apparaît donc d'une façon générale, que les zones d'attraction se calquent sur le découpage administratif à deux degrés essentiels : cantonal et départemental. La définition administrative stricto sensu des zones d'attraction et de compétence des services connaît parfois des exceptions, dues à l'insuffisance d'équipement, aux traditions de fréquentation ou encore à l'expression de plus en plus capricieuse du choix personnel. Donc, si les limites départementales restent hermétiques, il apparaît toutefois des centres intermédiaires entre le niveau départemental et cantonal avec des aires de recrutement intéres-

sant deux ou plusieurs cantons.

b) L'enseignement secondaire.

L'enseignement secondaire commence à partir de 14 ans et est sanctionné après 2 ou 4 années d'étude, soit par un certificat d'aptitude professionnelle, soit par le baccalauréat ou un diplôme équivalent. Il existe parallèlement un système largement répandu d'enseignement pour les adultes (cours du soir et cours par correspondance) préparant aux mêmes diplômes ; nous envisageons ici l'enseignement secondaire normal de cycle long.

Trois types d'établissements s'ouvrent à ceux qui ont obtenu le certificat de fin d'études primaires : les lycées classiques, les lycées professionnels et les lycées techniques. Les lycées ordinaires dispensent un enseignement surtout théorique de culture générale, mais comportant fréquemment une spécialisation dans une ou deux matières en vue du concours d'entrée dans une université. En plus des matières de culture générale, les lycées professionnels mettent l'accent sur l'approfondissement des connaissances théoriques et pratiques dans une spécialité de production ou de service : lycée commercial, lycée de sciences économiques, lycée de construction et de travaux publics, lycée de chimie minérale, lycée agronomique, etc. Ces établissements délivrent le diplôme de bachelier technicien ou préparent à l'entrée dans les Grandes Ecoles. Dans les lycées techniques, le travail pratique prend le

pas sur l'enseignement théorique de culture générale. Très étroitement spécialisés dans une branche économique, ils forment des techniciens.

La carte de répartition des établissements d'enseignement secondaire (figure n° 135) indique une densité élevée : 192 localités sont concernées pour l'année scolaire 1972-1973. Les lycées d'enseignement général sont les plus communs : 184 localités possèdent au moins un établissement. Les zones d'attraction se recoupent et s'émiettent puisque la population d'un canton peut choisir entre plusieurs centres. Cette situation, qui était encore effectivement en vigueur en 1968 (voir figure n° 137), est en train de changer. Beaucoup de lycées ont disparu et le phénomène de concentration s'accroît.

Pour 1972-1973, on observe que les 184 localités n'ont pas reçu les mêmes attributions. Beaucoup de ces lycées ont un effectif de quelques dizaines d'élèves, qui suivent des cours dans les salles de l'école primaire communale. Aussi ces lycées n'ont-ils qu'un recrutement local. Des centres mieux équipés, dispensant un enseignement spécialisé, reçoivent des élèves originaires de communes de plus en plus éloignées. Ces centres (106) possèdent en même temps des lycées spécialisés et techniques. La zone de recrutement est en général cantonale mais les limites sont moins tranchées que pour les services administratifs ou même hospitaliers. Vu la fréquentation quotidienne des écoles,

l'incidence du prix de trajet et le nombre de places disponibles dans les internats peuvent être déterminants dans le choix de l'établissement. L'orientation des lycées spécialisés du canton peut ne pas répondre aux vœux d'études des élèves, amenant ainsi des déplacements à longue distance. Même les centres les mieux équipés du département ne réussissent pas toujours à offrir un éventail complet de toutes les spécialisations. Aussi au niveau de l'enseignement secondaire les limites de département sont plus souples, comme le montre le tableau XLII. Plus de 12 % des élèves du secondaire poursuivent leurs études en dehors du département de leur domicile. Même si, en changeant les données du tableau, l'on considère Budapest comme faisant intégralement partie du département de Pest, près de 10 % des élèves échappent toujours au département de domiciliation. Certains départements sont "ouverts", comme Somogy, Veszprém, Nogràd, Bàcs-Kiskun, Békés où le quart des lycéens étudient ailleurs. D'autres départements, ceux qui possèdent une grande ville (Györ, Csongràd, Baranya, Hajdu, Borsod) sont "fermés" et s'efforcent d'accueillir le plus grand nombre d'élèves venant de l'extérieur. La plus ou moins grande perméabilité des départements dépend de la variété des établissements et de leur réputation en tenant compte du fait que le candidat au déplacement est sensible au coût du trajet. Si ce fait est négligeable dans le cas des lycées d'enseignement général, il devient fondamental avec des écoles professionnelles et techniques. Un bon exemple est fourni par

Répartition des élèves de l'Enseignement Secondaire
selon l'origine géographique—Année scolaire 1972 — 1973

	Domiciliés dans le département				Etudiant dans le département	
	Elèves Total	Suivant l'enseignement			Total	Venant d'autres départements
		dép.	dép. vois.	ailleurs		
BARANYA	8.942	8.275	406	261	9.259	984
FEJER	7.616	6.494	404	718	7.434	940
GYOR-SOPRON	9.919	9.257	226	166	11.426	1.899
KOMAROM	6.848	5.984	538	326	6.972	988
SOMOGY	6.793	5.448	989	356	5.626	178
TOLNA	5.235	4.423	546	266	5.117	694
VAS	6.695	5.944	551	200	6.392	448
VESZPREM	8.984	7.139	1.400	445	7.926	787
ZALA	5.928	5.424	202	302	6.242	318
BORSOD	18.410	17.392	492	526	18.308	916
HEVES	7.181	5.950	568	663	6.434	484
NOGRAD	4.888	3.818	453	617	3.989	171
BACS-KISKUN	9.393	7.646	1.044	703	8.311	665
BEKES	9.435	7.841	1.290	304	8.250	409
CSONGRAD	8.476	8.161	138	177	10.609	2.448
HAJDU	10.465	9.714	499	252	11.471	1.757
PEST	14.965	7.307	686	6.972	8.348	1.041
SZABOLCS	13.056	11.248	1.196	612	11.600	352
SZOLNOK	9.885	8.954	619	312	9.693	729
BUDAPEST	45.998	45.106	347	545	55.705	10.599
HONGRIE	219.112	191.795	12.594	14.723	219.112	27.317

Sources : K.S.H. Területi Statisztikai Évkönyv, 1973

la ville de Baja, où les classes de lycées classiques ne recrutent même pas dans tout le canton (1), les classes de lycées spécialisés dans l'approfondissement des études linguistiques dépassent rarement le périmètre cantonal ; en revanche, le lycée professionnel d'hydrologie a une zone d'attraction très différente, débordant sur la limite départementale qui longe le Danube (figure n° 132).

En conclusion, les services de santé et d'enseignement représentent des degrés intermédiaires dans l'organisation de l'espace entre la polarisation volontaire, limitée et la polarisation spontanée. Dans les années 1950 la planification rigide délimitait des zones de compétence spatiales, calquées sur le découpage administratif. Si à ce moment tous les centres désignés ne pouvaient remplir le rôle qui leur était dévolu, cela était dû au retard d'équipement et à son inégale répartition. Par la suite, au cours des années 1960, un certain équilibre se manifeste entre le "vouloir" et le "pouvoir" de maîtriser l'espace grâce à un réel élan dans la constitution de l'infrastructure. Au tournant des années 1970, on peut constater à l'examen de l'organisation de la santé et de l'enseignement un nouveau déséquilibre dont l'origine se situe peut-être dans la mutation rapide de la société ; disposant d'un meilleur niveau de vie, elle découvre de nouveaux besoins, exprimés par des flux spatiaux plus complexes, plus personnalisés.

(1) Le lycée de Bácsalmás leur dispute l'Est du canton.

2 - Les zones d'attraction spontanées à l'image du commerce de détail.

Il serait erroné de dire que le commerce de détail ne peut obéir à aucune volonté de planification spatiale. Si en effet on peut difficilement imposer la fréquentation de tel ou tel magasin, on peut par contre parfaitement agir sur la clientèle en choisissant judicieusement l'endroit où elle a la possibilité d'acheter. Le commerce privé étant très réduit (sauf dans les grandes villes) tout dépend finalement de la volonté d'investissement de l'Etat. La première tendance a été à la dispersion des services commerciaux élémentaires, uniformisés, et le regroupement des commerces rares dans les quelques chefs-lieux de département. Mais, dès que la période de pénurie a été passée à partir des années 1958-1959, l'offre d'une gamme de plus en plus variée d'articles et l'augmentation très sensible de la consommation ont nécessité l'extension de l'appareil commercial et la rentabilisation des dépenses d'équipement par la concentration des commerces auprès des clientèles potentielles.

L'analyse des habitudes de déplacement de la population, les mobiles de ces déplacements ont conduit les instances de décision (départementales) à implanter les points de vente indépendamment des considérations purement administratives. Ainsi le réseau de commerce de détail reflète fidèlement la polarisation "naturelle" de l'espace, dépendant du potentiel géographique des villes, de leurs

facultés de mutation et d'adaptation.

Pour l'approche de la structure du commerce de détail nationalisé, on dispose de statistiques très convénables par leur masse et l'abondance des détails. Il est possible de connaître le nombre de magasins pour chaque localité, la superficie de vente dans les différents types d'établissements, le nombre d'emplois commerciaux, le chiffre d'affaires dans les branches principales, et cela pour toutes les localités.

Le secteur privé est beaucoup plus discret. Mais la généralisation de relevés statistiques est très récente et ne concerne encore que les villes officielles. Toutefois, l'incidence des marchés libres est faible sur le commerce total, le chiffre d'affaires n'atteint que 6,7% en moyenne du montant de la vente des magasins alimentaires. De même, si l'on connaît le nombre de points de vente et la spécialisation des commerçants-artisans privés, on ignore tout de leur chiffre d'affaires. En face de 9.345 unités de vente nationalisées des villes provinciales, on trouve 3.459 commerçants privés. Leur nombre absolu est donc important, le tiers des magasins urbains leur appartiennent, mais le chiffre d'affaires n'est pas en rapport avec le nombre car ils possèdent des locaux exigus, ils sont étroitement surveillés et ils sont tributaires de l'approvisionnement de l'Etat. S'ils vendent leurs propres produits, même très cher, le volume des affaires qu'ils bras-

sent est limité par le fait qu'ils ne peuvent utiliser que la main-d'oeuvre familiale. Beaucoup de ces commerces privés sont banaux : bureaux de tabac (15 % de l'ensemble), marchands de quatre-saisons (20 %) fleuristes, commerçants ambulants de produits alimentaires, etc... La boutique "dernier cri" et le petit commerce de luxe privé demeurent un privilège réservé aux grandes villes.

Toutes les données sur le commerce sont intéressantes en elles-mêmes, mais ne sont pas d'égale valeur. Une analyse du nombre de commerces ou de leurs surfaces de vente souffre de l'imprécision qualitative quant à l'état des locaux et du style de vente ; l'emploi commercial est plus tributaire du marché local de main-d'oeuvre que de la productivité. Indiscutablement, la possibilité de connaître les chiffres d'affaires évite ces inconvénients.

Les détails de ventilation du chiffre d'affaires par type de commerce permettent de sélectionner les activités typiquement urbaines définissant le mieux la force d'attraction spatiale. La vente alimentaire comprend naturellement quelques magasins très spécialisés, comme ceux de produits de régime ou de spiritueux, mais ce type de commerce dans son ensemble n'est pas authentiquement urbain. Il est souhaitable de l'exclure de l'analyse pour mieux saisir la hiérarchie urbaine. La véritable spécialisation urbaine fondée sur le commerce alimentaire n'intervient que dans les régions minières et touristiques liées à un habi-

tat particulier ou à une affluence saisonnière (Nogràd, Borsod, Balaton). Dans l'Alföld le phénomène inverse joue : les centres urbains ont des chiffres d'affaires alimentaires nettement inférieurs à la moyenne (voir figure n° 138) pour la bonne raison qu'une partie de la population vit de l'agriculture et consomme les produits échappant au circuit de commerce normal (jardins des lopins individuels, avantages en nature des coopératives, achats sur le marché libre). D'ailleurs l'insuffisance de la connaissance statistique des ventes sur marché libre est un argument supplémentaire pour ne pas tenir compte du secteur alimentaire dans l'étude commerciale.

Le commerce de détail comprend aussi le chiffre d'affaires des divers services d'accueil tels que restaurants, pâtisseries, cafés, débits de boissons etc.. Si dans toutes les localités on rencontre un embryon d'équipement d'accueil, dans les stations touristiques (surtout autour du Balaton) les recettes sont gonflées par une fréquentation aussi massive que temporaire.

Pour mesurer le rôle des villes dans la desserte commerciale, il semble plus judicieux de ne retenir que des commerces spécialisés s'adressant à toute la population. Les recettes de biens durables correspondent mieux à l'objectif d'analyse de rapports directs et fréquents ville-campagne. Dans les statistiques hongroises, trois rubriques englobent ces recettes : textile habillement, articles "in-

dustriels" (équipement ménager, objets en métal, verre, bois, matières synthétiques) et divers (supports audio-visuels, tabac, fleurs, combustibles, etc...) Par suite de son caractère trop hétéroclite, la branche "divers" ne peut être retenue ; l'examen du commerce des biens durables se limite donc aux branches textile, habillement et articles industriels.

b) Les centres commerciaux et leur puissance théorique.

En 1972, la recette totale du commerce des biens durables était de 84,1 milliards de forints. De cette somme la part de la province (1) s'élève à près de 60 milliards (71,1 %). La répartition des recettes à l'échelle départementale montre des différences notables, les dépenses moyennes d'un habitant variant entre 5.397 Ft et 8.395 Ft. Même si nous omettons de considérer le chiffre de Pest, sous-estimé compte tenu de la fréquence d'achat dans la capitale qui est en même temps le chef-lieu de ce département, les extrêmes - 6.145 et 8.395 - restent sensiblement éloignés, indiquant l'inégalité de besoins ou de disponibilités financières à travers le pays. Au niveau national, 71,9 % des recettes proviennent de 80 localités de statut urbain, dont les deux-cinquièmes (40,1 %) sont concentrés à Budapest. Dans les villes, la recette calculée pour un habitant est ainsi trois fois supérieure à la som-

(1) Province : Hongrie moins Budapest.

me enregistrée en moyenne dans les villages (12.095 Ft - 4.305 Ft).

Toutes les villes "statistiques" ne sont pas obligatoirement des centres de commerce de détail : de même, parmi les villages il en est certainement plusieurs qui ont une fonction marchande non négligeable. Ne disposant pas suffisamment de critères qualitatifs, nous nous attachons à la sélection quantitative des centres.

La première indication est fournie par l'importance du volume global des recettes commerciales. Nous avons retenu les localités réalisant au moins 60 millions de forints de chiffre d'affaires (0,1 % du total provincial). 146 localités atteignent ce chiffre, leur répartition est donnée par la figure n° 139.

Le montant global des recettes reflète un niveau de fréquentation commerciale, mais ne donne de précision ni sur la satisfaction des désirs de la population locale, ni sur le pouvoir d'attraction des centres.

Il est possible de tenter l'approche théorique de ces questions. Le calcul des recettes pour un habitant donne des écarts considérables d'une ville à l'autre : à recette globale sensiblement égale, on trouve 22.956 Ft. pour un habitant à Encs et seulement 6.051 à Leninváros ; 21.532 Ft. à Siofok et 6.051 Ft. à Hajduböszörmény ... (1)

(1) Les statistiques complètes se trouvent dans le tableau annexe n° 2, volume complémentaire.

Parmi les 148 localités retenues en raison de l'importance de leur recette commerciale, le taux pour un habitant varie de 4 à 23.000 forints et pour les seules villes statistiques de 5 à 22.000. Le rang des localités selon la recette pour un habitant exprime l'importance relative de la clientèle extérieure fréquentant les points de vente du centre. Mais comment déterminer la part de la consommation locale urbaine et celle d'une clientèle extérieure ? Peut-on estimer le rôle spatial des centres en calculant la population qui fréquente des centres ? Nous avons pu maintes fois souligner que la série urbaine hongroise est très hétérogène, il serait vain de tenter une approche statistique par la considération des taux minima (1) ou des écarts à une moyenne urbaine (2). Ces méthodes éprouvées par ailleurs, échouent en Hongrie, à cause de la faible corrélation entre fonctions et taille de la ville et l'inégalité de consommation régionale.

Nous dissociions la série urbaine, non pas selon la taille, mais selon la localisation géographique. La consommation commerciale moyenne par habitant à l'intérieur d'un département sert de base. Ainsi la part de la recette qui concerne la population urbaine est : $R_u = R_m \times P_u$ où R_m est la recette moyenne départementale par habitant et P_u la population urbaine. Aussi la part de la clientèle extérieure dans les recettes enregistrées en ville est la dif-

(1) Alexander 1954 ; Ulmann et Dacey 1960 ; Alexandersson 1956.

- (2) Pinchemel et Carrière, 1963.

TABLEAU XLIII
RECETTES DES BIENS DURABLES (1)

	Recette totale (millions) Ft	Recette pour 1 hab. (Ft)	Recette du chef-lieu (million) Ft	Part du chef-lieu (%)	Recette pour 1 hab. villages (Ft)
BARANYA	3.451	8.035	2.064	59,8	3.849
FEJER	3.011	7.573	1.293	43,1	4.860
GYOR-SOPRON	3.274	7.958	1.555	47,5	3.310
KOMAROM	2.206	7.150	711	32,3	4.959
SOMOGY	2.955	8.208	1.089	36,4	4.999
TOLNA	1.989	7.884	587	26,3	5.622
VAS	1.899	6.832	1.018	53,5	3.616
VESZPREM	3.141	7.573	821	26,1	3.655
ZALA	1.990	7.625	797	40,0	3.274
BACS-KISKUN	4.736	8.395	1.041	22,1	5.241
BEKES	3.535	8.151	949	26,8	5.355
CSONGRAD	3.606	8.007	1.594	44,2	4.236
HAJDU	3.849	7.295	1.964	51,0	4.962
PEST	4.877	5.397			4.124
SZABOLCS	3.447	6.145	1.096	31,7	3.912
SZOLNOK	3.034	6.937	875	26,9	4.720
BORSOD	4.931	6.330	2.244	45,5	3.520
HEVES	2.512	7.375	780	31,2	4.093
NOGRAD	1.467	6.272	592	40,5	3.612
BUDAPEST	24.267	11.944			
HONGRIE	84.197	8.113	24.267	28,9	4.305

(1) Sources : K.S.H. Területi Statisztikai Evkönyv; 1973, p. 181, 301-305.

férence entre recette totale et $R_e = R_t - R_u$. En divisant la recette extérieure (R_e) par la recette moyenne départementale par habitant, on trouve l'apport de la clientèle extérieure théorique (P_e).

$$P_e = \frac{R_e}{D_m}$$

Ce procédé très simple est extrêmement critiquable. D'abord dans le calcul de P_e on suppose que la population extérieure dépense tout son argent consacré aux achats de biens durables dans le (ou les) centre(s). Cela est absolument inexact, comme le tableau XLIII l'indique. La recette moyenne recueillie dans les villages, par habitant, s'élève à plus de la moitié de la recette moyenne départementale. C'est la différence entre ces deux sommes qui est dépensée en ville par les villageois pour acheter l'équipement introuvable ailleurs ; " P_e " devient donc :

$$P_e = \frac{R_e}{R_m - R_v}$$

où R_v est la recette moyenne des communes rurales du département. La clientèle extérieure est nettement plus élevée car la recette extérieure des centres satisfait un nombre d'unités de dépense plus élevée.

Une deuxième critique importante vient du fait que la dépense des citadins et des villageois n'est pas forcément identique puisque leurs besoins et leurs revenus ne sont naturellement pas équivalents par conséquent on est forcé de corriger la recette moyenne départementale dont on

s'est servi.

Les statistiques disponibles pour 1972 permettent de comparer les dépenses de deux types de familles : le premier, où les actifs sont ouvriers, employés ou travailleurs intellectuels et le deuxième où les actifs sont agriculteurs ou bien "mixtes", c'est-à-dire où l'un des actifs travaille la terre, et l'autre (ou les autres) a un emploi indépendant de l'agriculture. Approximativement, il s'agit bien dans le premier cas de la population urbaine et dans le second, de la population non citadine.

Les écarts de dépense en biens durables (voir tableau XLIV) sont relativement faibles, sauf dans la Dorsale du Nord et dans le Sud-Est de l'Alföld.

TALBEAU XLIV

Écarts (%) de dépense pour l'achat des biens durables
par rapport à la moyenne de dépense départementale (1)

	famille de type urbain	famille de type rural
Győr, Vas, Zala	+ 0,5 %	- 0,5 %
Fejér, Komárom, Veszprém	+ 4,6 %	- 4,6 %
Baranya, Somogy, Tolna	+ 5,9 %	- 5,9 %
Bács-Kiskun, Pest	- 2,3 %	+ 2,3 %
Békés, Csongrád	+ 10,9 %	- 10,9 %
Hajdu, Szabolcs	+ 3,2 %	- 3,2 %
Borsod, Nógrád, Heves	+ 14,5 %	- 14,5 %

(1) Source : K.S.H., Területi statisztikai évkönyv, 1973, pp. 162-169. Résultats du sondage sur 4.000 familles représentatives.

Les dépenses des citadins, à l'exception de ceux habitant l'Interfluve Danube-Tisza, sont supérieures aux dépenses des ruraux. Il semble nécessaire d'appliquer un coefficient de correction (e) dans un ou dans l'autre sens, aux moyennes départementales prises en compte. Finalement, la population extérieure desservie par un centre (Pe) devient :

$$P_e = \frac{R_e}{(R_m + e) - R_v}$$

$$\text{ou bien : } P_e = \frac{R_t - (R_m + e) P_u}{(R_m + e) - R_v}$$

où R_t est la recette totale observée dans le centre, $R_m + e$ la recette moyenne départementale corrigée pour un habitant, R_v la recette moyenne pour un habitant dans les villages du département et P_u la population du centre considéré.

La population "extérieure" ainsi calculée est une population théorique gravitant autour du centre. Elle ne peut être confondue avec celle de la zone d'attraction effective car on ne peut connaître ni la localisation géographique ni la fréquence des rapports. Néanmoins cette méthode permet de saisir globalement la puissance d'un centre de même qu'elle permet de comparer ces centres entre eux.

Les résultats de ces calculs sont surprenants : la fréquentation des centres est très élevée, le commerce des biens durables très concentré, le nombre de centres

sans pouvoir d'attraction est considérable.

Pour la moitié des centres examinés (72 sur 148) la part de la population extérieure dépasse le tiers du chiffre d'affaires total. Il s'agit ou de très grands centres ou de petits centres. Parmi les localités dont le chiffre d'affaires est supérieur à 500 millions de Ft, soit 11 (sur 22), la part de recette provenant de l'extérieur dépasse le montant de l'apport local, (voir tableau annexe n° 2 et figures 140 et 141). Parmi les centres moyens (200 à 500 millions de chiffre d'affaires, on en trouve 5 sur 28 et il y a 16 petits centres (60 à 200 millions de chiffre d'affaires) sur 108. L'augmentation du chiffre d'affaires total va en général de pair avec un apport extérieur croissant.

La population extérieure fréquentant les centres est numériquement très élevée. Miskolc satisfait les besoins d'achat de 456.000 personnes venant des environs, soit deux fois plus que sa population résidente. 26 centres attirent plus de 70.000 personnes et à l'exception de Pécs, de Szeged et de Kecskemét, chaque fois il s'agit du double de la population locale. Cette fréquentation massive diffère totalement de ce que l'on a pu observer pour les autres services urbains car de tels flux de clientèle font pressentir des relations ville-campagne non seulement très solides, mais qui dépassent nettement le cadre cantonal. Une constatation s'impose alors : les centres dont le rayon-

nement est le plus puissant sont encore les chefs-lieux de département, au niveau desquels se hissent Gyöngyös et Orosháza par le nombre de personnes attirées (plus de 100.000) tandis que Nagykanizsa et Cegléd (1) les égalent par le montant du chiffre d'affaires réalisé à l'extérieur. Les autres villes qui ne sont pas chefs-lieux de département (Baja, Siofok, Matészalka, Ozd) approchent seulement le niveau des préfectures en perte de vitesse. Tous les chefs-lieux ne se comportent certes pas avec la même vigueur. Avec des valeurs extrêmes supérieures se détachent Miskolc et Debrecen, suivies de Pécs, Székesfehérvár et Nyiregyháza, tandis que Salgotarján, Kecskemét, Eger, Szekszárd, mais surtout Tatabánya demeurent en retrait.

Derrière ces 26 centres commerciaux très actifs, on recense 29 localités dont le chiffre d'affaires extérieur se situe entre 50 et 100 millions de forints dépensés par une population théorique de 20 à 70.000 personnes, d'où émergent Balassagyarmat et Kisvárda, devançant des petits centres qui reçoivent moins de 50.000 personnes. La similitude du point de vue de la masse de population, avec le rayonnement cantonal des services médico-hospitaliers est d'autant plus frappante qu'à une exception près (2), la totalité de ces centres sont des chefs-lieux de canton et la moitié d'entre eux n'ont pas de statut urbain.

(1) Les données sur Cegléd ainsi que sur Vác sont probablement erronées, le calcul des moyennes étant fortement perturbé par la proximité de la capitale.

(2) Kisbér.

TABLEAU XLV
CENTRES DU COMMERCE DES BIENS DURABLES

A = Chiffre d'affaires concernant la population régionale (millions Ft.)

B = Nombre de personnes théoriques attirées (en milliers)

C = Population totale desservie, centre + région (mille personnes)

	A	B	C		A	B	C
Miskolc	868	456	646	Kalocsa	103	32	49
Debrecen	753	356	530	Csorna	102	23	32
Pécs	734	195	352	Fehérgyarmat	100	47	54
Győr	675	143	255	Nyírbátor	88	42	53
Székesfehérvár	618	277	362	Mezőkövesd	86	45	62
Nyíregyháza	592	288	368	Dombóvár	86	47	65
Szombathely	538	168	239	Kiskunhalas	84	27	56
Kaposvár	533	195	260	Berettyoujfalu	84	40	54
Veszprém	481	134	177	Jászberény	83	41	71
Zalaegerszeg	463	109	153	Vác	82	15	48
Szeged	433	142	276	Pásztó	79	45	53
Békéscsaba	429	220	278	Vásárosnamény	73	35	43
Cegléd	428	76	114	Bonyhád	71	39	50
Szolnok	392	196	264	Kisbér	69	37	42
Székszárd	362	201	228	Hatvan	70	31	53
Eger	352	160	211	Szécsény	67	24	30
Kecskemét	344	103	188	Dunaföldvár	66	36	46
Salgotarján	312	177	216	Marcali	65	24	33
Nagykanizsa	296	70	112	Sátoraljaujhely	59	31	49
Baja	246	75	112	Mosonmagyaróvár	59	12	39
Siofok	237	81	100	Lenti	58	14	18
Gyöngyös	232	105	139	Mohács	56	16	36
Tatabánya	199	107	176	Dorog	55	41	52
Orosháza	193	100	134	Sárvár	54	17	30
Mátészalka	173	84	98	Szerencs	53	23	31
Ozd	168	88	127	Tata	53	39	61
Kisvárd	146	69	94	Cellődmölk	53	17	27
Pápa	141	41	71	Gyula	51	28	56
Keszthely	128	36	55	Kiskőrös	51	16	30
Tapolca	120	33	65	Komárom	51	26	38
Balassagyarmat	118	67	81	Szigetvár	50	14	24
				Sopron	50	11	61

Les petits centres qui drainent moins de 20.000 personnes foisonnent : 61 d'entre eux réalisent un chiffre d'affaires global de 60 millions de forints. Semblables à première vue aux centres d'enseignement secondaire, leur rayonnement ne dépasse pas les communes environnantes.

Il est surprenant de constater que 38 localités dont le chiffre d'affaires global est supérieur à 60 millions de forints, ne semblent avoir aucune sphère commerciale bien définie, mais c'est la confirmation a posteriori des analyses de l'habitat, de l'activité, de l'équipement général, relative à la totalité des villes de l'Alföld, des villes nouvelles socialistes et des grosses communes de la banlieue de Budapest (1). Le chiffre d'affaires commercial est le plus souvent inférieur aux dépenses locales réelles, ce qui fait que ces localités se trouvent dans une aire d'attraction étrangère. Elles sont nombreuses, surtout dans un triangle délimité par Budapest-Szeged-Debrecen, dont quelques unes sont des villes officielles, parfois très peuplées, comme Hodmezövásárhely, Hajduböszörmény ou Mako. En fait dans toute l'Alföld ne peuvent être considérés comme grands centres de commerce à zones d'attraction notable, que les six chefs-lieux de département et trois villes : Cegléd, Baja et Orosháza.

Si à travers toute la Hongrie, la répartition

(1) Kőszeg, Kapuvár, Nagybátony et Kisterenye, ne font pas partie de ces catégories.

des centres d'affaires est homogène (figure n° 139), la structure et la densité de l'habitat sont déterminants sur le degré de la polarisation spatiale. Même dans l'Alföld, ces facteurs jouent un rôle prépondérant justifiant le rôle joué par les villes de Szabolcs par exemple, établies en pleine zone de micro-villages. Dans les régions de micro-villages (Vas, Zala, Baranya, Tolna, Borsod, Szabolcs) de nombreuses localités ont une influence spatiale élargie dont la puissance d'attraction est de 5 à 15.000 habitants et si elles n'apparaissent pas sur la figure n° 139, c'est que leur chiffre d'affaires global reste faible, inférieur en tout cas à 60 millions de forints. C'est le cas notamment de Sellye, Sásd, Villány, Pécsvárad, Iregszemcse, Hőgyész, Lengyeltóti, Jánosháza, Beled, Zalalövő, Szikszó, Gönc, Abaujszántó, Tállya, Tokaj, etc..

b) Le classement des centres : la hiérarchie selon la population totale desservie.

Peut-on accepter inconditionnellement l'idée que la ville n'a de sens qu'à travers son rôle d'organisation et de desserte de l'espace ? Autrement dit, l'inexistence de la zone d'attraction commerciale est-elle une raison suffisante pour mettre en doute la notion de ville ? Dans ce cas, plusieurs dizaines de localités de plus de 10.000 habitants en Hongrie seraient exclues. Deux exemples peuvent illustrer ce problème. Hodmezővásárhely a 54.000 habitants, 370 millions de chiffre d'affaires dans le commerce des biens durables, pas de zone d'attraction propre-

ment dite, et selon nos calculs, 32.000 personnes seulement sur les 54.000 achètent sur place les biens durables. A l'opposé Csorna, tout récemment promu au rang de ville avec 9.000 habitants, fait 184 millions de chiffre d'affaires, dont 102 proviennent de l'extérieur, indiquant une clientèle régionale de 23.000 personnes. Peut-on dire que Csorna est une ville dans le plein sens géographique du terme et que Hodmezövásárhely ne l'est pas ? Pourtant dans l'un comme dans l'autre cas, le chiffre d'affaires provient des achats de 32.000 personnes (théoriques); que ces personnes proviennent des environs de la ville ou soient domiciliées sur place, voilà la seule différence. L'examen du nombre de magasins spécialisés éclaire le problème : à Hodmezövásárhely il y a 12 points de vente d'articles d'habillement et 9 d'articles "industriels", soit au total 21 magasins de biens durables. Or à Csorna, on n'en trouve respectivement que 1 et 5. S'il ne nous est pas possible, par manque de précision statistique, de donner une définition qualitative de ces commerces, il paraît indéniable que le niveau d'équipement commercial de Hodmezövásárhely est supérieur à celui de Csorna, du moins en ce qui concerne la variété et le choix offerts, si ce n'est par la rareté des articles proposés. Vu le nombre de magasins que possède Hodmezövásárhely, la ville occupe la vingtième place parmi les centres provinciaux (devançant trois chefs-lieux de département, Tatabánya, Salgotarján, et Szekszárd) ; avec son chiffre d'affaires, elle se trouve à la 30e place. Selon

ces caractéristiques, Hodmezövásárhely s'impose en tant que centre commercial et par voie de conséquence, en tant que ville.

Un deuxième facteur d'appréciation est le mode d'habitat et son organisation administrative. Il faut à cet égard se rappeler l'importance à tout point de vue de la population des écarts dans l'Alföld. Dans la commune de Hodmezövásárhely vivent 8.578 personnes dispersées dans les tanyas et dans les deux communes voisines (1) créées en 1950, 54.320 personnes. La conséquence est que le centre urbain draine une clientèle extérieure de 14.010 personnes constituant pour Hodmezövásárhely une vraie zone d'attraction tout simplement voilée par les statistiques qui se conforment fidèlement aux découpages administratifs.

Dans ces circonstances, comment juger cette ville ? Le chiffre d'affaires ne suppose que la desserte de 32.000 personnes au lieu de 59.000 qu'on est en droit d'espérer. En réalité, les magasins de la ville ne satisfont qu'une partie des possibilités d'achat de la population. Si les 59.000 personnes pour les articles élémentaires trouvent intérêt à fréquenter le centre, pour des achats plus rares, la population urbaine préfère s'adresser à un centre plus complet, en l'occurrence à Szeged toute proche.

(1) Mártély et Székkutas, détachées de la commune de Hodmezövásárhely et qui ont gardé de très forts liens avec la ville.

Vu ces particularités propres à la Hongrie, il semblerait que le meilleur moyen pour classer les centres commerciaux serait de ne pas considérer le chiffre de la population extérieure attirée, mais la population globale que le montant du chiffre d'affaires laisse supposer. Hodmezövásárhely et Csorna sont des exemples de centres de niveau équivalent, desservant chacune 32.000 personnes mais avec son chiffre d'affaires plus élevé, Hodmezövásárhely peut prétendre à une meilleure place que Csorna à l'intérieur d'un même classement.

La détermination des niveaux, selon la population totale desservie (1) s'est effectuée à partir des seuils choisis et exprimés par la figure n° 145. Ce graphique mettant en parallèle le montant du chiffre d'affaires et la population totale desservie permet de distinguer cinq niveaux.

Niveau	Nombre de localités	Chiffre d'affaires (millions Ft)	Population totale desservie (milliers)
1	5	1500 - 2300	250 - 700
2	20	400 - 1300	100 - 370
3	35	100 - 500	33 - 100
4	45	60 - 400	15 - 33
5	43	inf. à 130	inf. à 15

(1) Ville + région.

Le premier niveau est occupé par les cinq grandes villes de province de plus de 100.000 habitants. Au deuxième niveau se groupe le peloton des chefs-lieux de département auquel s'ajoutent Cegléd, Nagykanizsa, Baja, Orosháza, Gyöngyös, Ozd et Siófok. La présence surprenante de cette dernière ville est due à l'affluence d'une clientèle touristique fort nombreuse et à ses achats exceptionnels. Aux troisième et quatrième niveaux c'est un peu l' amalgame des centres de nature très différente en raison de la très grande variation de leurs chiffres d'affaires. Pour une même population desservie, le chiffre d'affaires peut varier de 1 à 4, mettant en évidence les différences de niveau de consommation d'une région à l'autre, mais aussi et surtout les caractères spécifiques d'habitat et de densité de la population. Le cinquième niveau, très incomplet en raison du choix arbitraire de centres de plus de 60 millions de chiffre d'affaires, regroupe les centres élémentaires où l'on ne remarque que quelques rares petites villes "statistiques" dont la grande majorité est constituée de bourgs de 5 à 10.000 habitants.

Ce graphique est assez irrégulier. Augmentation de chiffre d'affaires ne signifie pas forcément accroissement simultané de la population desservie. Par rapport aux analyses comparables dans d'autres études de marché (1), l'irrégularité de la répartition des centres

1. Par exemple celui de Brian J.L. Berry, 1971, p. 56.

moyens est frappante. Les nuages, au lieu d'être symétriques à un axe SW-NE sont très allongés sur des axes orientés presque N - S. Toute la particularité des villes hongroises est incluse dans cette dissymétrie dont nous avons plusieurs fois déjà souligné les causes : densité d'habitat, découpage administratif, différence de niveau de consommation, retard d'équipement chronique, villes nouvelles dépourvues de centre.

Du niveau 1 au niveau 5, le nombre de centres augmente, respectivement 5, 20, 35, 45, 43. La dernière classe est évidemment incomplète à cause de la limite statistique choisie. Le coefficient d'augmentation du nombre de centres d'un niveau à l'autre n'est pas constant si l'on considère les niveaux 3 et 4 ensemble, la correction de ce coefficient de rapport est bonne, mais elle suppose au niveau 5 l'existence de 320 centres (1).

La corrélation entre la taille des localités et leur place dans la hiérarchie commerciale (figure n° 144) est pour ainsi dire nulle par rapport aux grandes variations intervenant dans les 3e, 4e et 5e niveaux. Un centre de 30.000 habitants peut se trouver aussi bien au 2e, 3e ou 4e niveau, un centre de 20.000 habitants au 3e, 4e ou 5e niveau. Ce n'est qu'aux 1er et 2e niveaux que se manifeste une certaine régularité. En dessous, les écarts

(1) Selon le principe de réseau de Christaller, à coefficient : $K = 4$.

francs accentuent l'opposition qui existe entre les localités de l'Alföld et le reste du pays. Dans la Transdanubie apparaissent déjà les centres de 4^e niveau, à partir de 5.000 habitants, et à partir de 10.000 habitants, les centres de 3^e niveau. Dans l'Alföld ce n'est qu'au delà de 20.000 habitants qu'il y a sûrement un centre de 4^e ou de 3^e niveau.

La confrontation de la hiérarchie commerciale et de la hiérarchie urbaine générale (figure n° 146) montre quelques différences éloquentes. La hiérarchie commerciale est beaucoup moins tributaire de l'organisation administrative. C'est ainsi que Nagykanizsa, Baja, Orosháza, Cegléd, Gyöngyös, Ozd et Siófok se trouvent au 2^e niveau en compagnie des chefs-lieux de département. D'autres villes ayant un meilleur rang font preuve d'une véritable spécialisation commerciale, telles Tapolca, Marcali, Dombóvár, Bonyhád, Dunaföldvár, Dorog, Pásztó, Szécsény, Mezökövesd, Vásárosnamény, Fehérgyarmat et Nyírbátor. Les trois premiers niveaux de la hiérarchie générale sont le domaine exclusif des villes officielles, tandis qu'on recense 14 localités à statut villageois (1) à l'intérieur du groupe des centres commerciaux de 3^e niveau. En contrepartie, quelques villes, de l'Alföld surtout, n'ont pas l'importance commerciale qu'elles laissaient prévoir d'après leur place dans la hiérarchie générale (2). Le groupe des centres com-

(1) Dont 4 ont accédé au rang de ville depuis 1970.

(2) Hodmezövásárhely, Mako, Karcag, Nagykörös.

merciaux de 4^e niveau compte plusieurs localités dépourvues de fonction administrative comme Sümeg, Tab, Tolna, Balatonfűred, Bácsalmás, Putnok ou Békés. Le réseau des centres commerciaux de 4^e niveau est moins dense que pour la hiérarchie générale, nombre de chefs-lieux de canton étant simplement des centres commerciaux de 5^e niveau. Dans l'ensemble finalement les écarts sont assez grands. Dans la définition de la hiérarchie générale, les fonctions liées à l'administration ou qui en sont dérivées sont fondamentales et réduisent au minimum les effets du rôle commercial.

c) Les zones d'attraction du commerce des biens durables.

En dépit de son caractère concret, le chiffre d'affaires enregistré dans les magasins urbains ne permet qu'une approche assez vague de la clientèle, et l'étude ne cerne pas avec suffisamment de précision la polarisation spatiale : si elle permet d'apprécier le volume des achats et la masse des acheteurs, elle reste muette sur la fréquence de ces achats, sur l'origine géographique et sur la nature des flux. Seule une enquête auprès de la clientèle peut révéler ces données.

La seule enquête générale effectuée à travers le pays est déjà ancienne. Elle a été ordonnée par le Ministère du Commerce (1) et réalisée sous son contrôle au mois de mars 1964. Depuis cette date beaucoup de change-

(1) Ordonnance de 80/1963/BKM.

ments sont intervenus : le style de vente a évolué, le chiffre d'affaires commercial a quadruplé en 10 ans, la hiérarchie des centres a été bouleversée à la suite des modifications des circonscriptions administratives, de l'équipement accéléré des régions sous-développées, et par suite aussi des "migrations" de fonctions que nous avons eu l'occasion d'évoquer. Néanmoins c'est la seule source qui permette d'appréhender la polarisation effective de l'espace.

L'enquête s'est effectuée dans tous les magasins d'habillement et d'articles industriels du pays, soit les mêmes magasins dont on vient d'étudier le chiffre d'affaires global. Le choix du mois de mars, comme date d'enquête - mois ne s'écartant que de moins de 2 % de la fréquentation moyenne mensuelle - garantit la représentabilité des résultats. Durant une semaine, l'origine géographique de chaque client a été répertoriée, ainsi que le montant de son achat.

Au moment de nos investigations, l'original des documents n'a pu être retrouvé en totalité et nous n'avons pu trouver pour deux départements (Vas, Bács-Kiskun) que des relevés déjà élaborés et non le document de première main. Aussi certaines données (1) pour ces départements ne sont-elles qu'estimées.

Le profil de la répartition des centres d'at-

(1) Les zones d'attraction de 2 à 10 achats pour 100 personnes.

traction commerciale en 1964 est a priori assez différent de celui qu'on peut concevoir pour 1972.

La comparaison des figures 141 et 147 donne une idée du poids relatif de chaque centre aux deux dates choisies. L'éloignement des extrêmes est significatif : le nombre de grands centres s'est accru au détriment des centres moyens et petits dont certains ont même disparu. La répartition des centres est devenue plus équitable : le grand vide de l'Alföld est à peu près comblé, la Transdanubie Centrale a élu ses grands centres. Le fait essentiel est l'importance croissante des préfectures en tant que pôles commerciaux. Szolnok, Kecskemét, Békéscsaba, Veszprém, Szekszárd, Tatabánya surtout, ont rejoint dans les années 1960-1970, le niveau des autres chefs-lieux. L'émergence de ces centres se fait aux dépens des centres traditionnels voisins que le dépérissement gagne inévitablement sauf quand il s'agit d'une forte poussée d'urbanisation liée au dynamisme économique et à un niveau de vie plus élevé. Kiskunfélegyháza, Csongrád, Szentes, Kistelek, Mako sombrent entre Kecskemét et Szeged par exemple, tandis que les villes du département de Komárom, suivant un rythme différent certes, se développent de concert. Tout d'abord à l'intérieur des zones déjà assez éloignées d'un pôle trop puissant, puis parmi le semis de petits centres, la sélection s'opère. Ainsi dans le Nord et l'Ouest de Somogy ce processus est favorable à Siofok et à Marcali. Ailleurs Sátoraljaújhely, Szerencs, Orosháza, Kalocsa, Encs, Cegléd ont

aussi tiré profit de la situation offerte le plus souvent par la suppression ou le renforcement des fonctions annexes non commerciales.

Malgré toutes ces remarques, la répartition de centres ne change pas au point de rendre caduque une étude de zones d'attraction vieille de 10 ans. Les grandes oppositions spatiales sont immuables de même que l'orientation des flux commerciaux.

Pendant la durée de l'enquête en 6 jours ouvrables, dans les 189 centres accueillant plus de 1.000 clients on a recensé au total 626.209 acheteurs venant de l'extérieur. La constatation immédiate est la grande dispersion des acheteurs, puisque le plus grand centre d'appel, Györ, avec 24.774 personnes ne réunit même pas 4 % du total. Hormis Budapest il n'y a pas de pôles privilégiés mais un nombre important de centres équivalents, d'où Györ, Miskolc (21.724) et Nyiregyháza (21.362) se détachent à peine. Les 30 premières villes s'adjugent la moitié de la clientèle (315.211) attirant chacun plus de 5.000 personnes. Presque la moitié des localités considérées (90 sur 189) n'intéressent que 1.000 à 2.000 personnes. L'intensité des liens peut se mesurer par le nombre d'achats effectués d'une commune donnée, rapporté à la population totale de la commune. Dans certaines villes (Györ, Miskolc, Pécs, Zalaegerszeg etc..) l'on observe 30 à 40 achats hebdomadaires pour 100 habitants, venant de la campagne environnante.

De telles valeurs sont exceptionnelles dans l'Alföld, même autour des grandes villes.

Les courbes de fréquence établies à partir des séries statistiques combinant fréquence d'achat et distance du centre nous ont autorisé à choisir deux seuils déterminant l'intensité des flux commerciaux : au dessus de 10 achats hebdomadaires pour 100 habitants et entre 2 et 10 achats. La répartition des communes dont plus de 10 % de la population fréquente chaque semaine un centre commercial (figure n° 148) détermine des zones d'attraction bien individualisées. Dans la Transdanubie et la Dorsale les centres sont rapprochés et les zones se touchent fréquemment. Dans l'Alföld la situation est bien différente : les zones sont embryonnaires ou n'existent même pas en raison de la dispersion de l'équipement auprès de la population qui habite dans de grosses agglomérations. Les différences de type d'habitat expliquent en grande partie le volume des flux et l'attraction des centres. Alors que Pécs dessert 71 communes, Debrecen qui peut lui être comparée par son équipement, n'intéresse que 5 communes. Cette polarisation de forte intensité, et de direction uniforme, est matérialisée par des zones d'attraction de premier ordre que l'on peut appeler exclusive.

La recherche de produits de moins grande nécessité dont la durée d'usure est plus longue ou le prix plus élevé, oblige à des déplacements réguliers certes, mais aussi plus espacés dans le temps. Cette catégorie de produits

se vend déjà dans des magasins spécialisés qui ne se trouvent pas toujours dans les centres commerciaux élémentaires. Autour des centres qui offrent ces articles, apparaît au delà de la zone exclusive, une zone de clientèle plus occasionnelle. La diminution de la fréquence d'achat peut provenir aussi du partage de la clientèle entre plusieurs centres offrant les mêmes biens et se trouvant à égale distance, comme c'est souvent le cas le long de la Dorsale hongroise. Enfin, il faut admettre, que l'éloignement d'un centre diminue la consommation, du moins le regroupement des achats s'opère, amenant une fréquentation moindre du centre à cause du prix de trajet qui s'ajoute au prix de l'article désiré (1).

Dans l'Alföld où les zones d'attraction exclusive sont rares, apparaissent des aires spatiales drainées par les villes où la fréquence n'est que de 2 à 10 achats sur 100 personnes. Békéscsaba, Orosháza, Jászberény, Debrecen, Szolnok, Karcag autant d'excellents exemples, qui montrent que la diminution de la fréquence d'achat n'est pas la conséquence de la lutte concurrente entre plusieurs centres, mais de la recherche d'articles plus rares. Qui plus est, autour des petits centres commerciaux, les communes avec 2 à 10 % d'acheteurs sont à peine plus nombreuses que celles qui sont attirées à plus de 10 %, tandis qu'autour

(1) Brian J.L. Berry, 1971, pp. 110-114. Cette relation est exprimée par le "cône de demande spatiale".

des grands centres le rapport numérique est souvent de 3 à 1, ce qui traduit une spécialisation commerciale évidente, la recherche d'une plus grande centralité et, par voie de conséquence, la localisation d'articles rares dans les centres les plus évolués. Cette polarisation de plus faible intensité que la précédente, liée à des achats plus rares mais réguliers, est matérialisée par des zones d'attraction de 2e niveau que nous appellerons générale.

Comme pour l'étude de l'enseignement ou de la santé, nous n'allons pas au delà de la recherche des zones d'attraction générale, notre but étant, à ce niveau de l'étude, l'analyse des principes. Pour ce faire, nous observons les 4e et 3e niveaux de la hiérarchie commerciale.

d) Structure des zones d'attraction commerciales.

La polarisation de l'espace est très inégale en Hongrie. Trois types régionaux se distinguent : Transdanubie - Dorsale du Nord - Nyírség, l'Alföld, région de Budapest.

Dans la première grande zone, celle de la Transdanubie, Dorsale du Nord, Nyírség, couvrant 55 % de la superficie du pays, les centres de commerce sont nombreux, s'échelonnent à distance presque régulière, au coeur de zones d'attraction exclusive et générale bien dessinées, s'imbriquant les unes dans les autres et occupant tout l'espace. Les rapports que les villes entretiennent avec

la campagne sont intenses, concrétisés par un nombre élevé d'achats hebdomadaires. L'espace est fortement hiérarchisé; la mobilité de la population est grande : la base de la polarisation se fait autour des centres desservant 30 à 100.000 habitants établis sur 2 à 3.000 km², dans un rayon moyen de 20-25 km autour du centre. Situées à la périphérie des zones d'attraction de ces centres, gravitent des localités à petit rayon d'action (10.000 habitants et 500 à 1.000 km²), bourgs vivifiant un petit "pays".

Dominant tout cet ensemble, quelques plus grands centres contrôlent l'aire de desserte de plusieurs centres petits et moyens ; il en est ainsi de Győr, Szombathely, Zalaegerszeg, Pécs, Salgotarján et Miskolc. Dans les départements de Komárom, de Veszprém, de Somogy, de Tolna, de Heves, cette structuration de l'espace est moins hiérarchisée puisqu'aucun centre n'émerge de l'ensemble mais c'est précisément dans ces zones qu'en 1973 nous avons pu souligner une très grande évolution par rapport à 1964 : Veszprém, Tatabánya, Szekszárd et Kaposvár ont surclassé leurs rivales et leur emprise est maintenant comparable à celle des villes citées plus haut. Dans le département de Heves cependant la compétition est toujours aussi vive entre Eger et Gyöngyös, l'une et l'autre ayant des facteurs de dynamisme différents. Eger par ses fonctions tertiaires bien organisées devrait l'emporter, mais la proximité de Miskolc constitue un obstacle. L'évolution générale est dans le sens de la plus forte intégration spatiale.

le. Un exemple de la structuration typique est fourni par la figure n° 149. Autour de Pécs, un anneau de petits centres avec un millier de clients hebdomadaires : Pécsvárad, Komlo, Sásd, Sellye, Vajszlo, Siklos, Villány, Boly. Au delà de cette frange annulaire apparaissent les centres moyens qui, situés dans la dépendance de Pécs, en sont plus ou moins affranchis avec leur propre clientèle pouvant atteindre de 3 à 5.000 personnes : Mohács, Bonyhád, Dombóvár, Szigetvár. Szekszárd glisse hors de cette deuxième couronne et se comporte comme un centre tout à fait prêt à jouer un rôle équivalent à celui de Pécs. Depuis 1964, cette ville déborde de vitalité et son rayonnement commercial actuel recouvre toute la zone qui lui est offerte sur la carte, mais, qu'en 1964 elle ne couvrait pas encore : les aires de Högyész, Gyönk, Nagydorog, dans la direction du lac Balaton.

La figure n° 149 permet aussi d'observer les limites de zones d'attraction par rapport aux limites administratives ; nous devons observer que le degré d'indépendance est assez grand : Dombóvár, Bonyhád, Dunaföldvár, Iregszemcse étalent leurs zones exclusivement à cheval sur les limites départementales, et les zones d'attraction générale ignorent les contraintes cantonales ou départementales. Une plus grande rigidité caractérise les zones situées autour des grands centres qui se circonscrivent le plus souvent à l'intérieur des limites départementales, sauf Győr et Nagykanizsa dont le rayon dépasse franchement les

frontières du département.

Le deuxième type de polarisation est présenté par l'Alföld. La densité des centres d'appel est comparable à celle de la Transdanubie mais il s'agit en majorité de localités drainant une population peu nombreuse, de moins de 1.000 personnes. Les zones d'attraction exclusives s'étendent rarement au delà d'une ou de deux communes de voisinage immédiat ; les zones générales sont elles aussi limitées dans l'espace, même les plus grands centres comme Szeged, Debrecen, Szolnok, etc.. ne peuvent projeter leur influence à plus d'une trentaine de communes, soit trois à quatre fois moins que les grands centres de la Transdanubie.

Ainsi se succèdent dans l'Alföld une multitude de centres équivalents, qui ont chacun une très faible puissance de polarisation. Les recouvrements des aires d'attraction sont rares. Parmi les centres importants, seule la ville de Szeged domine fortement une portion d'espace limitée à la rive droite de la Tisza, recouvrant les aires de Kistelek et de Csongrád qui servent en quelque sorte de relais.

La zone de l'Alföld où ces caractéristiques sont amplifiées est la Transtisza entre Debrecen, Szolnok et Békéscsaba. La comparaison des figures 149 et 150 est particulièrement éloquent. Dans cet espace grand comme un département, 8 centres attirent plus de 1.000 clients heb-

domadaires, mais le plus grand, Mezötúr, n'en totalise que 2.178. La fréquentation des centres est très faible, puisque dans ces 8 localités on ne recense au total que 12.451 clients, ce qui donne une fréquence moyenne d'achat inférieure à 1. Les grands centres périphériques : Debrecen, Szolnok et Békéscsaba ne pénètrent pas dans cette zone, leur fréquentation n'atteint pas le niveau de 2 achats hebdomadaires pour 100 habitants.

Le troisième type de polarisation est celui que l'on observe dans les environs de Budapest. Autour de la capitale, dans un large rayon, aucun centre notable n'émerge de l'ensemble. Cette zone "vide", entièrement sous la dépendance de Budapest, est nettement dissymétrique ; elle progresse en effet beaucoup plus sur l'Alföld que du côté de la Dorsale. Si des équipements commerciaux existent, ils assurent les besoins élémentaires de la population locale. L'achat massif à Budapest suscité par des critères de qualité, s'explique aussi par la très forte migration quotidienne de travail. Les seules exceptions sont Monor et Pilis, sur la ligne Budapest-Cegléd : elles dominaient de petites zones d'attraction en 1964, mais les calculs effectués en 1972 ne les signalent plus que comme des localités satisfaisant les besoins de la population locale. Le phénomène de migration pendulaire s'intensifiant autour de Budapest entraîne la monopolisation des achats par la capitale et la disparition des relais.

L'observation de la polarisation de l'espace met en évidence plusieurs facteurs : le type d'habitat, les limites des circonscriptions administratives, l'accessibilité des centres, le degré d'intensité des mouvements pendulaires, le niveau de consommation et enfin la force des traditions.

L'habitat paraît conditionner fortement les aires d'influence : la fréquentation des centres augmente avec la densité et la taille moyenne des communes. Les plus forts taux d'achat sont enregistrés dans la Transdanubie à l'Ouest d'une ligne Győr-Szekszárd, c'est-à-dire dans la région de fréquence des "micro-villages" et les taux les plus faibles dans la zone des "villages géants" de la Trans-tisza centrale. Les différences de polarisation sont sensibles à l'intérieur de l'Alföld aussi, en fonction de l'habitat, opposant le Nyírség à la Grande Coumanie avec la transition assurée par l'Interfluve Danube-Tisza. Même à l'échelle micro-régionale l'habitat intervient : Berettyoujfalu au Sud de Debrecen domine une zone de petits villages et établit une aire d'influence parfaitement structurée. Karcag, qui est une ville officielle à population plus nombreuse, située à distance respectable de Debrecen donc a priori mieux placée, est pourtant loin d'égaler Berettyoujfalu dans le rôle d'organisation de l'espace. Les exemples sont nombreux, citons encore dans la Transdanubie le cas du département de Tolna que l'on peut étudier à partir de la figure n° 149 sur laquelle l'opposition dans la

nature et la structure de la polarisation est extrêmement nette entre la partie septentrionale et méridionale du département. En admettant que l'équipement commercial soit proportionnel à la taille des localités dans une région de micro-villages, une localité de 5 à 10.000 habitants peut présenter les qualités requises pour dominer fortement l'espace, tandis que dans une région de "villages géants" où les localités ont 5 à 15.000 habitants et jouissent d'un équipement approprié, il faut une concentration de plus de 50.000 personnes pour que l'ensemble commercial qui s'y attache provoque la naissance d'un pôle. Tant que ces conditions ne sont pas réunies, la polarisation reste incertaine.

Les limites administratives sont des barrières moins intangibles que dans l'organisation de la santé ou de l'enseignement. Leur matérialité ne disparaît pas complètement, d'autant moins que ces limites (surtout les cantons) sont tracées et changées en fonction des critères socio-économiques. La figure n° 151 montre d'ailleurs de nombreux cas où les zones d'attraction générale se moulent étroitement sur ces limites. Mais dans le cas des villes de situation géographique décentrée par rapport à l'unité administrative où elles se trouvent, les zones d'attraction franchissent les limites. En plus des cas déjà cités en Transdanubie, on peut signaler parmi d'autres, Vác, Keszthely, Nagykanizsa, Dunaujváros, Baja, Tiszafüred qui rayonnent sur plusieurs départements.

L'intensité des mouvements pendulaires favorise indiscutablement le resserrement des liens entre ville et campagne. Pourtant quand la recherche du travail n'est plus le mobile initial cela ne veut pas dire pour autant que les sollicitations commerciales sont interrompues. Parmi les plus grands centres, Veszprém, Eger, Baja, Nyiregyháza ou Szekszárd n'ont pratiquement pas de zone d'attraction de main-d'oeuvre. Inversement les villes nouvelles qui sont toutes des buts quotidiens de migration n'ont pas de rôle spatial à l'exception de Dunaujváros. D'une façon générale, il y a rarement coïncidence entre zone de recrutement de main-d'oeuvre et aire de chalandise, à l'exception peut-être de Budapest et de Győr. A Miskolc, l'aire de recrutement de main-d'oeuvre est plus étendue vers le Sud-Ouest que la zone commerciale ; dans le Nord et le Nord-Est c'est exactement le contraire. On peut dire que le déplacement quotidien de travail renforce les liens, mais ne les détermine pas.

Le niveau faible de consommation de la population peut influencer le degré de fréquentation de centre commercial de niveau supérieur. Dans ces régions la fréquence de petits centres est grande mais l'influence des grandes villes reste discrète. Dans l'Est du département de Szabolcs, dans le Nord de Borsod, le Nord-Ouest de Nógrád, dans le Sud-Ouest de Vas et de Zala, nombreuses sont les communes où on n'a recensé aucun acheteur dans les centres importants environnants. Beluszky (1) indique que

(1) Beluszky F., 1974.

dans l'Est de Szabolcs, des petits centres, comme Fehérgyarmat ou Csenger ont une activité intense mais beaucoup de personnes ne sont jamais encore allées à Nyiregyháza. Ce fait ne caractérise pas la Transtisza, région où les zones d'attraction sont si émoussées. Des habitants des villages du Nord de Békés fréquentent selon le cas Debrecen, Békéscsaba ou Szolnok mais puisqu'il s'agit d'achat d'articles de valeur exceptionnelle - biens d'équipement entre autres - il n'y a plus d'intérêt à multiplier les déplacements.

Le lien entre polarisation spatiale et accessibilité des centres paraît fondamental. Le réseau de transport détermine des aires de chalandise et leur périmètre ; la distance à parcourir, calculée en argent et en temps, est aussi un argument décisif sur le choix du centre que l'on fréquente. La plupart des facteurs conditionnant la structuration spatiale sont subordonnés aux modalités de transport, à tel point, que dans la définition des zones d'attraction, la loi de gravitation de Reilly (1) s'applique parfaitement, comme le montre la comparaison des figures 151 et 152. Pour le commerce de détail, les facteurs spontanés l'emportent dans le processus de polarisation de l'espace.

3 - Les zones complexes d'attraction.

Les exemples d'analyse sectorielle montrent une

(1) "Deux centres attirent le commerce d'une place intermédiaire en proportion directe de la taille de ces centres et en proportion inverse du carré des distances séparant ces deux centres de la place intermédiaire". Nous avons appliqué cette loi sur les 98 centres majeurs de commerce.

image multiple de la polarisation. Une étude synthétique est souhaitable, mais l'établir présente une série de difficultés conceptuelles.

a) Difficultés d'une étude de synthèse.

Les aires d'influence des divers services, même d'un niveau hiérarchique comparable sont différentes dans leur portée spatiale. Certains auteurs, très nombreux d'ailleurs, ont utilisé des méthodes additives, en cherchant cartographiquement une limite moyenne d'attraction. Tuominen (1949) dans son étude classique sur Turku détermine ainsi la zone d'attraction moyenne de quatre services ; Green (1955) utilise ce procédé pour trouver la démarcation des zones d'influence de New-York et de Boston d'après 7 indicateurs. En France, G. Chabot (1962) après une forte sélection, retient 13 indices et trace la moyenne visuelle cartographique pour définir les zones d'attraction des grandes villes françaises. C'est ce procédé qui est élaboré dans l'Atlas du Languedoc-Roussillon (1971) où est distinguée une première limite périurbaine à l'intérieur de laquelle la population vient faire régulièrement ses achats dans les quatre types de commerces considérés (1) puis une deuxième à l'intérieur de laquelle les achats sont réguliers dans au moins un des quatre types de commerces. Cette méthode de moyenne cartographique est commode à élaborer mais elle présente quelques inconvénients : risque du choix sub-

(1) Fourni par l'enquête Piatier.

jectif des indices, incomparabilité de leur poids, même si on les regroupe en familles selon leur signification socio-économique comme l'a fait H. Fehre (1959) ou G. Chabot (1962).

Un autre groupe de chercheurs propose de trouver le dénominateur commun dans les divers flux provoqués par les fonctions centrales d'une ville. Ainsi S. Godlund (1951), M. Goossens (1963), F.H.W. Green (1950) ou O. Boustedt (1962), proposent l'étude des flux de circulation ; R. Ajo (1962), F. Forbat (1956) et d'autres, examinent les flux de téléphone ; Labasse (1955) étudie les circuits d'argent.

Une troisième orientation de recherche est la confection de modèles théoriques basés sur les lois de gravitation ou de potentialité et qui a donné naissance depuis W.J. Reilly (1931), Christaller (1933), A. Lösch (1938), à toute une série d'analyses élaborées surtout aux Etats-Unis, en Australie et dans les pays scandinaves, où la jeunesse de réseau urbain et les distances infinies se prêtaient aux applications de ces théories.

Les analyses multivariées, la théorie des graphes semblent donner des perspectives très vastes à ces recherches mathématiques. Brian J.L. Berry (1971) et P. Haggett (1973) en donnent une singulière vision dans leurs livres parus récemment en France. Bien que l'élaboration de modèles demeure une tâche séduisante, il nous semble diffi-

cile de l'entreprendre. D'un côté les lois régissant le marché n'obéissent pas aux mêmes règles strictes d'offre, de demande et de profit, que dans le système capitaliste où les modèles spatiaux ont été essayés. D'un autre côté, la condition d'une répartition uniforme des consommateurs dans l'espace est loin d'être réalisée. Les études de détail sur les relations que la ville entretient avec la campagne en Hongrie font cruellement défaut. Comment confronter alors les résultats d'un modèle mathématique avec la réalité ?

Par suite de différences sensibles remarquées au niveau des zones de chalandise des différents services, il est très contestable d'envisager une synthèse cartographique, qui ne serait qu'une moyenne très éloignée des extrêmes.

Il reste la possibilité d'étudier un indice synthétique. Nous envisageons les mouvements de transport autour des villes.

b) La polarisation urbaine d'après l'organisation des transports.

Le choix des transports collectifs est motivé par son caractère presque exclusif dans les déplacements de la clientèle. Les réseaux de chemins de fer et d'autobus drainent tout le pays. La voiture individuelle est encore un moyen de locomotion assez rare mais surtout très cher ; les autres véhicules individuels (mote, vélo, chariot),

n'autorisent que des déplacements à très courte distance.

La plupart des études de transports se limitent au dessin des isochrones ou isoprix autour des villes.

Il nous semble qu'il y a deux autres facteurs importants. Le choix de tel ou tel centre peut être déterminé en plus du temps et du prix de voyage par la fréquence des liens existants et par la qualité et la multiplicité des centres d'affaires. Dans notre méthode d'analyse, nous avons combiné ces quatre données. Cette méthode est très simple ; les seuils sont empiriques bien que choisis après l'étude d'un échantillon-type de centres.

La hiérarchie urbaine selon la présence des fonctions centrales (figure n° 124) sert à distinguer trois niveaux de pôles : régional (centres de 1er et de 2e ordre), sous-régional (3e ordre) et élémentaire (4e ordre), la fréquence des liens entre les pôles et leur environnement est en corrélation avec les possibilités offertes au niveau des transports publics : minimum de 3 et de 6 trains ou autobus directs par jour (aller-retour). Trois seuils de prix ont été retenus (billets à plein tarif) : 10 forints, 20 forints et 30 forints (1), ce qui autorise un voyage de 23, 46,69 kilomètres en autobus ou 20, 40, 60 en train ordinaire avec une durée de trajet de 30 minutes, 1 heure et 2 heures.

(1) La valeur de change en 1972 est de: 1 forint = 0,23 F. Mais il est souhaitable de considérer que ces sommes correspondent respectivement au salaire moyen de 1,2 et 3 heures de travail.

Les zones d'attraction générale ont été dessinées en tenant compte des exigences simultanées des quatre facteurs. Une hypothèse de départ est pourtant nécessaire pour garder une clarté suffisante aux manifestations de flux complexes de l'espace géographique. Sans avoir tenté la construction d'un modèle mathématique, nous avons choisi de distinguer la potentialité d'attraction de centre. Si, pour une localité donnée, 3 centres (régional, sous-régional et élémentaire) se présentent à égalité avec les mêmes avantages de prix et de fréquence, la probabilité de choix du centre de niveau hiérarchique le plus élevé est très grande. De même à fréquence égale, si les différences de prix sont négligeables, on préfère acheter dans des centres où le choix est incomparablement plus étendu, même si le temps de parcours s'avère plus long. Eu égard à ces considérations, 1, 2 et 3 zones d'attraction ont été retenues pour les centres de niveau hiérarchique différent :

Centre élémentaire :

- zone d'attraction exclusive : moins de 10 forints, moins de 30 minutes de trajet, plus de 6 possibilités de voyage aller et retour par jour.

Centre sous-régional :

- zone d'attraction exclusive : mêmes critères
- zone d'attraction générale : moins de 20 forints, moins d'une heure de trajet, au moins 3 possibilités de voyage.

Centre régional :

- zone d'attraction exclusive,
- zone d'attraction générale,
- zone d'attraction partielle : moins de 30 forints de prix, temps de trajet inférieur à 2 heures, minimum 2 voyages aller et retour organisés journellement.

Les statistiques utilisées sont celles des indicateurs de chemins de fer et d'autobus, valables du 23.05.1971 au 23.05.1972. Les trains et autobus spéciaux (express interurbains, lignes périodiques) n'ont pas été comptés.

c) Structure des zones d'attraction.

La figure n° 154 résume les résultats des recherches. Les zones d'attraction complexes s'apparentent à celles du commerce de détail. Si nominalement, la plupart des fonctions d'un centre ont un champ d'action défini plus ou moins arbitrairement (administration, justice, santé, enseignement) celles-ci provoquent peu de déplacements par rapport à la séduction qu'exerce le commerce de détail.

L'organisation de transport est toujours plus sensible à la fréquence élevée de déplacement qu'à la nécessité éventuelle de déplacement et cela indépendamment du fait qu'il s'agit de transport public, nationalisé et subventionné continuellement par l'Etat.

D'une façon générale, la fréquence des liens est très élevée dans un rayon de 30 à 40 km. Il est surprenant de constater l'émiettement de l'espace : les centres

de niveau élémentaire (4e) sont les points d'interception et de convergence des flux de transport, grâce auxquels ils se hissent souvent au niveau des villes plus importantes, comme le montre d'ailleurs la figure n° 153.

Dans la fréquentation des centres, le rythme n'est égal ni dans le temps, ni dans l'espace. Les marchés bi-hebdomadaires attirent encore une grande foule rurale qui, le mercredi ou le samedi, jours de marché, envahit littéralement les centres où règne une animation exceptionnelle. Même un observateur non averti peut reconnaître dans cette foule bigarrée, les citadins des ruraux, tant sont différents, encore actuellement en Hongrie, leur habillement, leur comportement, leur parler. Nous avons pu ressentir la même atmosphère dans des villes aussi différentes que Vác, Baja, Kaposvár, Gyöngyös ou Debrecen. Il ne s'agit pas seulement d'une population qui vient vendre les produits de son petit jardin, au marché libre urbain, mais d'une autre, plus nombreuse, qui traditionnellement descend à la ville, le jour du marché, même si le marché proprement dit (d'ailleurs souvent fort limité) a depuis longtemps disparu. Les magasins du centre regorgent de monde et les services administratifs sont débordés. Cette animation exceptionnelle s'arrête à midi lorsque, leurs affaires terminées, ces paysans fatigués se retrouvent avec tous leurs bagages, assis sur des bancs, dans les parcs du centre urbain, consommant leur casse-croûte dans l'attente de leur car ou de leur train. Plus rares sont ceux qui investissent

les quelques pâtisseries-café et personne ne va au restaurant. Il est surprenant d'observer comment ces ruraux restent étrangers à la ville. La plupart d'entre eux ont pris un car tôt le matin ; or il est exceptionnel de trouver en Hongrie des salles d'attente acceptables. La gare routière de Budapest, place Engels, qui fourmille continuellement de monde, est une véritable honte pour la ville. Ces provinciaux sont réduits à attendre dehors, subissant toutes les intempéries ; quand leurs moyens le leur permettent, ils s'engouffrent dans les estaminets tristes et exigus qui ne manquent pas aux abords des arrêts d'autobus. La population urbaine affecte l'ignorance quand ce n'est pas le mépris ou l'ironie vis-à-vis de ces ruraux. Dans ce comportement hautain du citadin s'estimant plus "civilisé", transparaît aussi une certaine jalousie : les agriculteurs ayant depuis quelques années, au moins apparemment, plus de disponibilités financières que les ouvriers et les employés, se déplacent et achètent beaucoup. Le comble est la même attitude répulsive des villes de l'Alföld vis-à-vis de leur propre campagne ; pourtant nulle part ailleurs les liens traditionnels ne liaient plus villes et campagnes. L'urbanisation généralisée s'accompagne souvent d'une opposition socio-culturelle aiguë, en dépit des visées politiques officielles optimistes. Deux mondes s'affrontent : une population des campagnes, vieillie, traditionaliste, qui est relativement aisée, sans trop de soucis de dépenses pour le loyer et la nourriture, et une population ur-

baine jeune, instruite, ouverte vers le progrès mais assez démunie.

Un autre aspect de la fréquentation des centres est son intensité différente d'une région à l'autre. Dans une région où le milieu naturel dresse de nombreux obstacles, le réseau de transports pénètre profondément dans la Transdanubie et la Dorsale, où il assure l'épanouissement des liens ville-campagne. Cette différence fondamentale observée déjà au moment de l'analyse du commerce de détail se confirme une fois de plus. Dans la Transdanubie, les zones d'attraction sont plus complexes, les espaces plus réguliers, les emboîtements, les recoupements d'aires, plus généralisés que dans l'Alföld. Pourtant, d'un côté comme de l'autre, le nombre de centres est comparable. La figure n° 153 fait ressortir parfaitement ces différences qui se voient dans les habitudes paysannes de fréquentations des centres. Nous avons déjà évoqué les causes principales, liées surtout aux conditions différentes de la structure de l'habitat. Les aires polarisées sont plus étendues et mieux structurées que dans l'Alföld, surtout aux niveaux hiérarchiques inférieurs (3e et 4e niveaux). Dans la Transdanubie, les centres de quatrième niveau tiennent un véritable rôle spatial, qui ne se limite pas seulement aux fonctions administratives et éducatives comme dans la plupart des villes de même rang de l'Alföld. Ainsi le poids de la population extérieure dans la vie des centres est sensiblement différente : le rapport de la population des zones

d'attraction générale et du centre est de 1 à 2,4 pour les centres de quatrième niveau, et de 1 à 1,8 pour les centres de troisième niveau dans la Transdanubie et la Dorsale. Dans l'Alföld, (région de Budapest exclue) ces taux sont respectivement 1 à 0,8 et 1 à 1,1 (1).

Par conséquent la hiérarchie urbaine élaborée à partir des fonctions centrales (figure n° 124) s'avère insuffisante. Une correction s'impose en fonction du rôle spatial joué, de l'influence des fonctions spécifiques. Tout en maintenant - pour le moment du moins - les degrés de la hiérarchie, une distinction doit être faite parmi les villes de même niveau, selon que les fonctions présentes exercent ou non une attraction sur la population régionale. Ainsi donc, il n'y a pas de problème pour les centres de 1er et 2e niveaux, tous ayant une zone polarisée considérable. Pour les centres de 3e, 4e et 5e niveaux, une sous-catégorie inférieure regroupe les villes dont le rôle spatial se limite aux deux ou trois communes environnantes. La figure n° 155 reflète ces changements, qui touchent surtout les villes de l'Alföld et les villes nouvelles socialistes.

Malgré la tendance très marquée après la guerre d'équiper coûte que coûte la campagne, la ville exerce en Hongrie une séduction certaine sur la population rurale, comme en témoignent les taux élevés de fréquentation urbaine. Cependant, les choses ont changé : les lieux d'échanges de produits de toutes sortes, lors de marchés et

(1) Beluszky P. (1974) qui a effectué ces calculs, trouve des valeurs très rapprochées, bien que son principe d'éla-boration de zone soit différent. Ces valeurs sont respecti-vement de 100-209, 100-175 et puis de 100-97 et 100-114.

de foires, sont devenus des centres de distribution des produits de l'Etat. Pour la campagne, la ville apparaît maintenant comme l'endroit privilégié où se concentrent services et commerces dont elle ne peut se passer. De son côté, la ville ignore la campagne, elle vit dans un isolement qui est tout autant politique, économique, que social.

Les services offerts par la ville exercent une forte séduction sur la campagne environnante. Les zones d'attraction qu'a permis de définir l'observation sont délimitées en grande partie de façon arbitraire, car l'influence spatiale de la plupart des services (justice, finances, santé, enseignement), se confond avec celle de l'administration dans les limites fixées. Les aires de chalandise commerciale, libres de toutes contraintes, montrent que la division administrative ne reflète pas toujours la réalité géographique, même à l'échelle micro-régionale.

La délimitation stricte de certaines aires de desserte ne signifie nullement à l'échelle nationale que l'homogénéité dans la fréquentation urbaine et l'analogie dans la structure des zones d'attraction soient la règle. La puissance de rayonnement des centres est très différente dans la Transdanubie et dans l'Alföld ; liée en partie aux traditions, elle est surtout le résultat des caractères de l'habitat. Le nombre de centres et leur indice de fréquentation sont les plus élevés dans les régions de micro-villages de la Transdanubie. Inversement, dans l'Alföld,

surtout au coeur de la Transtisza, même les centres du 4^e ou du 3^e niveau de la hiérarchie urbaine peuvent n'avoir aucun rôle spatial. Seules les villes nouvelles se trouvent dans ce genre de situation.

L'opposition de l'habitat n'est pas la seule cause des différences de structure et d'extension des zones d'attraction. Le passé a légué des équipements très divers et des traditions fortement enracinées. Equilibrer les équipements est déjà une tâche difficile, mais homogénéiser la qualité des services est pratiquement impossible dans les règles d'organisation qui régissent actuellement le pays. Les différences qualitatives exercent d'autant plus de pression que le niveau de vie augmente sans cesse et rapidement. C'est ainsi que les limites de compétences imposées facilement aux services de l'administration et de direction ne jouent pas pour les services de santé, de l'enseignement, de la culture. Cette évolution est à mettre en parallèle avec celle qui s'opère pour la centralité urbaine : la migration des fonctions centrales remet en cause les règles de la polarisation de l'espace.

E - LE RESEAU URBAIN.

Nous n'avons examiné jusqu'ici que certains as-

pects des relations dans un espace volontairement limité à la ville et à son environnement immédiat. La structure de l'espace est beaucoup plus complexe. La population ne se contente pas de fréquenter un centre unique, elle constitue une clientèle omniprésente dans les différents courants d'échanges, à degré et fréquence divers selon la plus ou moins grande spécialisation des centres et selon la mobilité de cette population. Mais outre les déplacements humains, l'espace est parcouru par un ensemble de flux souvent invisibles, de commandement, d'idées, d'argent, etc.. dont la portée est imprévisible et qui ne sont soumis ni aux contraintes de temps, ni à celles de la distance. L'espace serait ainsi ouvert, soumis à toutes les influences venues de la superposition des pôles et aires. En fait, il existe souvent une priorité entre les pôles, et l'espace se structure par la domination d'un grand centre dans l'orbite duquel gravitent des centres de moindre importance. Cet espace ainsi ordonnancé recouvre une superficie variable, projection spatiale d'une nécessité économique, quels qu'en soient les moteurs ou facteurs. La région est cette entité économique. Mais aucune région, quelle que soit la puissance du pôle autour duquel elle se constitue, ne peut être considérée comme fermée. Un espace économique est toujours provisoire car les facteurs qui lui donnent naissance peuvent évoluer ; il est aussi discontinu par la complexité et la nature des flux dont il constitue le champ ; enfin il ne peut échapper à l'influence plus ou moins grande de

la capitale qui dans le cadre d'un pays domine et unifie les constructions régionales.

Les rapports interurbains en Hongrie semblent être en grande partie conditionnés par le statut administratif. En principe théorique, cette classification officielle constitue bien l'ossature de toute création d'équipement à partir de laquelle se développent les zones de compétence, de polarisation.

Peut-on dire qu'en Hongrie l'espace est structuré par la juxtaposition (et non l'interférence) de 19 réseaux départementaux ? Il existe des services à compétence spatiale non planifiée (ex. du commerce de détail), d'autres dont la rentabilité n'étant pas assurée dans chaque département ont une localisation plus ponctuelle (ex. des Universités). A tout moment cependant les contingences (inégale répartition des centres, problèmes de position, traditions de fréquentation, structure historique donnée) entrent en ligne de compte.

1 - Flux téléphoniques et organisation de l'espace :

Le meilleur moyen d'estimer les interdépendances urbaines serait une enquête auprès de la clientèle arrivant dans les villes, mais une étude de ce genre n'a jamais été entreprise en Hongrie. Parmi les statistiques de flux synthétiques souhaités nous avons pu obtenir celles concernant les relations téléphoniques (1) pour l'année 1971.

(1) Auprès des Directions de transport public existent des registres concernant le volume et l'origine géographique des voyageurs selon le lieu de destination, mais ces sources de documentation nous ont été refusées.

Nous connaissons pour chaque centre choisi le nombre de communications qui partent vers les autres centres faisant partie des quatre premiers niveaux de hiérarchie urbaine évoquée, plus Budapest. Il s'agit des communications transmises par un opérateur, donc directement mesurées. Le programme d'automatisation en cours de réalisation en Hongrie a perturbé à peine pour 1971, l'homogénéité des relevés statistiques, sauf sur la ligne Budapest-Balaton où le trafic entre Székesfehérvár, Veszprém et Várpalota ne peut être appréhendé. Pour certaines villes dans leurs relations avec la capitale (1), seuls les flux d'arrivée sont mesurables ; pour déterminer les flux de départ nous étions contraint à des estimations après observation de la série des villes comparables sur lesquelles existaient des statistiques complètes. Les chiffres recueillis revêtent une signification certaine puisqu'il s'agit des valeurs calculées à partir des données annuelles (2).

L'objectif fixé étant l'analyse du réseau urbain, nous nous sommes orienté vers l'observation des relations entre centres de niveau hiérarchique égal ou supérieur. Ainsi pour les centres de quatrième ordre nous avons comptabilisé tous les appels, mais pour les centres

(1) Miskolc, Győr, Székesfehérvár, Debrecen, Sopron, Kaposvár, Szolnok, Szombathely, Veszprém, Zalaegerszeg, Kazincbarcika, Vác, Várpalota, Dorog, Tata.

(2) Moyenne journalière de la semaine moyenne du mois moyen de l'année.

de troisième niveau, seulement les flux de départ vers les troisième, deuxième, premier niveaux et Budapest, et ainsi de suite. Si jusqu'ici nous avons pu éviter de considérer la capitale, son omission dans l'explication du réseau urbain aurait enlevé toute valeur de l'observation. Les résultats de l'analyse statistique sont représentés sur la figure n° 156. Cinq niveaux sont distingués dans l'intensité de rapport entre deux centres : plus de 50 %, 30 à 50 %, 20 à 30 %, 10 à 20 %, 5 à 10 %. Ces pourcentages sont calculés par rapport à l'ensemble des appels en direction des centres de niveau équivalent ou supérieur dans la hiérarchie urbaine.

a) La forte polarisation micro-régionale.

Les 89 centres de quatrième niveau ont de très fortes relations avec les centres immédiatement voisins. Les appels à plus de 40 km de distance avec moins de 10 % du trafic total sont rares et tous orientés vers la capitale. Ainsi apparaît la trame d'une organisation des relations à l'échelle micro-régionale (voir figure n° 156).

L'orientation des flux se fait vers un centre de niveau hiérarchique supérieur. Ainsi 45 petits centres, la moitié de l'effectif, envoient plus de 50 % des appels vers un seul autre centre : il y en a pour lesquels la dispersion des appels est grande, tandis que les 39 autres rassemblent 30 à 50 % du trafic dans une ou deux directions.

Le rattachement privilégié ne concerne pas obligatoirement le centre le plus proche, sauf quand il s'agit de chef-lieu de département. Dans 45 centres on observe la prédominance absolue d'une seule orientation (plus de 50 % du trafic) et elle concerne presque toujours (39 cas) le chef-lieu de département. Les exceptions (Dorog, Tapolca, Tab, Bácsalmás, Sárospatak, Csenger) s'expliquent par la proximité immédiate d'un centre de troisième niveau et l'éloignement du chef-lieu. Si en général les chefs-lieux sont des villes de taille plus grande et si leur attraction plus forte apparaît normale, on ne peut pourtant pas appliquer la théorie de Reilly pour déterminer d'avance les orientations préférentielles ^{fait} sauf si l'on intervient un coefficient corrigeant le rapport de taille. Les exemples sont nombreux : les cas de Vàsárosnamény en Szabolcs, de Kisujszállàs en Szolnok, de Kiskörös en Bács-Kiskun, de Sàrbogàrd en Fejér, de Sùmeg en Veszprém, de Siklos en Baranya sont particulièrement significatifs.

La disproportion de puissance qui affecte certains centres est encore exagérée par l'intervention négative des limites de département. C'est ainsi que Hajdunàràs, Pùspökladány, Mezökövesd, Rétsàg, Marcali, Nagykörös, Csongràd ou Nagykàta, ne communiquent que très faiblement avec un centre de niveau supérieur qui leur serait le plus proche et dont elles sont séparées par une limite départementale. Les relations se développent à l'intérieur du cadre de département. Il y a très peu de cas contraires ; le

seul important est l'attraction qu'exerce Dunaujváros sur Dunaföldvár. En général, un centre de quatrième ordre envoie moins de 10 % de ses appels vers un centre extérieur à son département. Dix centres peuvent être considérés en position de force, mais seuls Nagykanizsa et Szarvas peuvent capter (en dehors de Dunaujváros déjà cité) plus de 20 % des appels venant d'un autre département.

Budapest est la seule ville pouvant exercer pleinement son pouvoir en dehors des cadres du département. Mis à part huit centres de quatrième niveau (autour de Miskolc, Pécs et Debrecen), la capitale enregistre au moins 5 % de tous les appels. Renforcée par son rôle de chef-lieu de département, sur son environnement suburbain, la capitale exerce une attraction exclusive. Puis une seconde zone se dessine où Budapest est en deuxième rang, captant encore plus de 20 % des appels ; cette zone dissymétrique, étroite au Nord, Est et Ouest (70 km autour de la ville) s'épanouit vers le Sud sur l'axe du Danube. La troisième zone recouvre les trois-quarts du pays, puisqu'elle est limitée par une ligne passant par Miskolc-Orosháza-Pécs-Keszthely et Győr. La capitale y est le plus souvent la troisième ville appelée, avec une fréquence de 10 à 20 %. Enfin sur les marges orientales, méridionales et occidentales du pays son importance décroît, à moins de 10 % des appels. Cette régularité des zones concentriques à intensité de plus en plus faible, n'est pas absolue. Même dans la zone la plus éloignée certains centres restent très fortement

sous l'emprise de Budapest. Des fonctions spéciales (comme le tourisme, le thermalisme, la douane) ou la présence d'une unité de production importante doublent les liens avec Budapest, siège des organes de direction du pays. C'est l'aspect fonctionnel qui explique les forts pourcentages atteints par Budapest à Leninváros, Kazincbarcika, Balatonfüred, Tapolca ou Hajdúszoboszló pourtant situées loin de la capitale.

Les interrelations des centres de quatrième niveau sont sans commune mesure avec leurs orientations privilégiées vers un centre plus grand, sauf pour ceux qui ne sont pas chefs-lieux de canton. Dans ce cas, le chef-lieu de canton, même s'il n'est lui-même qu'un centre de niveau équivalent, tire tout le profit de ses attributions administratives. Les liaisons Sümeg-Tapolca, de Szerencs - Abaujszántó, de Szikszó-Encs, de Mezöcsát-Leninváros, de Gödöllő-Aszód, de Siklós-Sellye, de Paks-Dunaföldvár de Körmend-Szentgotthárd, de Gyoma-Szarvas, de Csurgo-Nagyatád, attestent cette réalité. Quelques autres cas de comportement analogue proviennent de la position des villes : un centre se trouvant sur le passage d'un flux, l'interrompt partiellement. C'est cette position d'écran qui favorise ainsi Sárvár, Csorna, Hajdúszörmény, Törökszentmiklós, Ajka ou Gödöllő. Mais ce n'est qu'exceptionnellement (quatre cas) que les relations entre centres de même niveau intéressent 20 % du trafic.

L'ensemble de ces considérations nous montre des réseaux départementaux fortement structurés auxquels se superpose dans les trois-quarts du pays l'influence de Budapest. Les réseaux départementaux convergent vers le chef-lieu qui est presque toujours la plus grande ville. Les liens très forts s'établissent, les rattachements uniques sont dominants. Toutefois les centres de troisième niveau jouent un rôle modérateur en quelque sorte dans l'organisation ; ils apparaissent à la fois comme des relais du chef-lieu, (et même quelquefois peuvent se dresser comme des concurrents sérieux), c'est le cas de Keszthely, de Sopron, d'Esztergom, de Siófok, de Baja, de Balassagyarmat, de Karcag, de Mátészalka, de Nagykanizsa ou de Gyöngyös, où la position excentrique dans un département de deux villes maîtresses crée entre elles un champ doublement polarisé.

b) Le faible degré de polarisation régionale.

Les relations des centres de troisième niveau avec d'autres centres de niveau équivalent ou supérieur, sont de nature différente de celles observées précédemment. Les rattachements exclusifs vers un seul centre sont rares : 8 villes sur les 31 de la catégorie envoient plus de 50 % des appels vers un centre de niveau 2. Il s'agit de petites villes en position marginale (Sátoraljaújhely, Kiszvárda, Mátészalka, Mohács) ou trop près d'un centre de niveau 2 (Mako, Hódmezővásárhely, Tata, Gyula). Pour les autres villes, les liens avec un centre plus grand sont plus lâ-

ches ; pour 10 villes, elles se situent entre 30 et 50 % et pour 13 à moins de 30 %. Les priorités de rattachement vers le chef-lieu de département demeurent, mais l'intensité est faible, surtout en Transdanubie.

Le fait majeur concernant les centres de troisième niveau est le renforcement de l'influence de Budapest. Pour 13 localités, la capitale est le premier interlocuteur avec au moins le tiers des appels téléphoniques. Mais, mis à part Mako, pour tous les centres de troisième niveau, la capitale vient au moins en second rang avec, au minimum, un cinquième des appels.

L'analyse des liaisons des centres de deuxième et de premier niveaux, confirme ces tendances. Les appels sont en nombre insignifiant entre les centres de deuxième ordre, mis à part la liaison Kecskemét-Szolnok, où départs et arrivées des flux téléphoniques participent à plus de 5 % du trafic global. Les liens sont tenus aussi vers les centres de premier niveau. Toutefois Eger (22 %), Salgotarján (12 %) et Nyiregyháza (12 %), montrent une certaine orientation vers Miskolc, de même que Kaposvár (22 %) et Szekszárd (25 %) vers Pécs, Nyiregyháza (25 %) vers Debrecen, enfin Békéscsaba (17 %) et Kecskemét (12 %) vers Szeged. Győr ne paraît avoir aucun impact régional. Les centres de la Transdanubie du Nord apparaissent tout aussi isolés.

Partout, au niveau des villes de deuxième or-

dre, aussi chefs-lieux de département, Budapest intervient pour plus de 50 % des appels et reste de loin au premier rang.

c) Caractéristiques d'ensemble de l'armature urbaine nationale.

De l'analyse des flux téléphoniques, cinq grandes caractéristiques se dégagent :

- Forte polarisation micro-régionale.
- Cristallisation autour des chefs-lieu de département.
- Faiblesse des liens entre centres de même niveau hiérarchique.
- Polarisation régionale occasionnelle, limitée dans l'espace et de faible intensité.
- Priorité de rattachement direct à Budapest.

Basé sur la définition administrative, l'espace hongrois est donc structuré par la juxtaposition de réseaux urbains départementaux, sous l'entière domination, sans intermédiaire, de la capitale.

L'analyse de détail n'apporte que peu de nuances à ce schéma hiérarchique. Tout au plus, les 19 réseaux départementaux peuvent se limiter à 10, si l'on prend en considération les liens secondaires unissant certains réseaux départementaux. Ces ensembles sont les suivants (voir figures 156 et 157).

- 1 - Le réseau de Győr-Komárom. Il s'étend sur

une grande partie de ces deux départements, comprend surtout des centres de troisième ordre avec leur clientèle de centres élémentaires (cinquième ordre). La hiérarchie est incomplète vers le haut avec Győr dont l'audience devrait être régionale, compte tenu de ses relations avec les centres de troisième niveau, mais qui est à peu près absente à Tatabánya, trop fortement attiré par Budapest.

2 - Le réseau de Vas. Isolé par la frontière autrichienne, le réseau urbain du département de Vas, élaboré autour du chef-lieu, Szombathely, n'a pas d'ouverture extérieure et constitue un champ d'attraction facile pour Budapest. Il est formé par l'auréole des centres de quatrième ordre, tous individuellement et fortement rattachés à Szombathely.

3 - Le réseau de Zala. S'étendant sur le département de Zala, le réseau bien hiérarchisé est commandé par la Zalaegerszeg, relayé dans le Sud du département par Nagykanizsa. L'espace régional est plus ouvert qu'en ce qui concerne Vas ; Zalaegerszeg influence les petits centres du Sud de Vas, Nagykanizsa intervient vers Somogy, et des relations existent aussi en direction du Balaton par l'entremise de Keszthely. Mais ces liens vers l'extérieur sont faibles ; Pécs, peut-être appelé dans l'avenir à dominer cet ensemble urbain, ne concentre que 6 % des appels de Zalaegerszeg. Par conséquent, de nouveau Budapest est sans concurrent.

4 - Le réseau régional de Pécs. Autour de Pécs, dans le Sud de la Transdanubie, se dessine une première esquisse de réseau régional, avec Pécs au sommet de la hiérarchie, dominant deux chefs-lieux de département, Kaposvár et Szekszárd (22 et 25 % des appels dirigés vers Pécs). Les trois réseaux départementaux ont des liens nombreux, même au niveau des centres de quatrième ordre, surtout le long de la plaine de la Drave. Le Nord des départements de Somogy et de Tolna échappe à la polarisation de Pécs, la région de Balaton, de même que la vallée moyenne du Danube sont déjà dans l'orbite exclusive de la capitale.

5 - Le réseau de Szeged. Dans le Sud de l'Alföld, symétriquement à l'axe de la Tisza, autour de Szeged s'articule un réseau moins bien organisé que celui de Pécs. D'abord Békéscsaba-Kecskemét ont peu de relations avec Szeged et les trois réseaux départementaux sont très hétérogènes. Kecskemét, décentré dans le département de Bács-Kiskun a déjà au départ un réseau peu soudé : les quatre centres de troisième niveau ont chacun leur clientèle de centres élémentaires quasi-indépendants des autres. Les appels de Budapest ont tendance à grossir. La capitale est la ville la plus fréquemment appelée depuis les villes danubiennes, Kalocsa et Baja, qui échappent au contrôle lointain de Szeged. De l'autre côté de la zone, autour de Békéscsaba, l'organisation est plus homogène avec une hiérarchisation du réseau mieux coordonnée ; les villes de Körös cependant (Nord du département de Békés) sont attirées vers

Békéscsaba mais n'ont aucun lien avec Szeged. Autour de Szeged les relations s'affermissent : les centres de troisième niveau de la rive droite, de même que les centres de cinquième niveau de la rive gauche de la Tisza, demeurent exclusivement sous l'emprise de la grande ville.

6 - Le réseau de Debrecen. Dans le Nord-Est de l'Alföld, deux départements (Hajdu et Szabolcs) constituent un champ vital pour Debrecen. Un double courant met en contact les deux chefs-lieux de département. Nyiregyháza est relayé vers l'Est par Kisvârda et Mátészalka, tandis que Debrecen est l'unique pôle d'un réseau axé sur une multitude de centres de quatrième niveau. Les deux réseaux entrent en communication grâce aux liens, restant modestes, entre Debrecen, Nyiregyháza et Mátészalka, mais Debrecen n'intéresse pas les petits centres de Szabolcs.

7 - Le réseau de Miskolc. Favorisé aussi bien par la topographie que par son activité industrielle spécifique, et par l'éloignement relatif de Budapest, dans la moitié orientale de la Dorsale du Nord, un réseau urbain régional se renforce sans cesse autour de Miskolc. La superficie étendue du département de Borsod assure déjà à la ville principale, bien relayée par Ozd et Sâtoraljauhely, un réseau fortement structuré. Complétant cet ensemble, les réseaux de Heves et de Nogrâd sont bien moins hiérarchisés et surtout convoités par Budapest dont l'influence se renforce rapidement vers l'Ouest, à tel point que Hatvan

et Balassagyarmat échappent totalement à Miskolc. Mais Salgotarján, Gyöngyös et Eger ont des liens privilégiés non pas seulement avec Miskolc, mais aussi avec plusieurs autres centres de Borsod.

8 - Le réseau de la Tisza moyenne. Entre Debrecen et Budapest, dans une vaste zone comprenant surtout le département de Szolnok, la fréquence des relations s'amenuise, la hiérarchie urbaine reste indécise et imparfaite. Szolnok domine l'ensemble des petits centres, sans vraiment les commander. Près de 50 % des appels émanent des centres de la Grande Coumanie et de Körös ne s'adressent pas à un centre de niveau supérieur, et même l'influence de Budapest s'arrête (7 à 20 % des appels) au delà de la Tisza.

9 - Le réseau de Bakony-Balaton. N'étant attirés ni vers Győr, ni vers Pécs, les réseaux des départements de Fejér et de Veszprém constituent une unité sous la dépendance directe de Budapest. Les couloirs de circulation convergent tous vers la capitale, l'économie industrielle dépendant fortement des décisions de Budapest. La présence de la zone balnéaire du Balaton infléchissent encore la situation en faveur de Budapest. Au réseau de Székesfehérvár se soude (1) celui de Veszprém, plus complexe, grâce aux liaisons multiples existant entre les petits centres qui vivifient encore les relais de Keszthely et de Siofok.

(1) Comme nous l'avons signalé, l'automatisation de la ligne Székesfehérvár-Veszprém ne permet pas de connaître les appels entre ces deux villes, que nous estimons de 10 à 20 %.

10 - Le réseau central. Autour de la capitale se forme la zone polarisée, hypertrophiée et hypercentralisée. Un noyau central dissymétrique, car plus étendu du côté de Pest, incorporant en fait la grande banlieue, est formé de la couronne des centres de quatrième ordre et des centres élémentaires toujours exclusivement tournés vers la capitale. Autour de ce noyau, une zone concentrique, à dissymétrie inverse s'enfonce très loin dans le Sud, jusqu'à la frontière yougoslave séparant ainsi le réseau de Pécs et de Szeged. Dans cette deuxième zone, les centres élémentaires (cinquième niveau) et moyens (troisième niveau), forment une couronne souvent double, indépendamment des limites de département, comprenant Esztergom, Balassagyarmat, Hatvan, Jászberény, Cegléd, Kalocsa, Dunaujváros. Partout Budapest est la première ville appelée.

Deux problèmes essentiels et nouveaux surgissent à la lumière de ces données. Les centres de premier niveau (Szeged, Debrecen, Pécs, Miskolc, et Győr) se distinguent bien peu des autres chefs-lieux de département qui se trouvent à un niveau inférieur de la hiérarchie. Elles ne remplissent pas le rôle de capitales régionales auquel les fonctions centrales multiples qu'elles détiennent les appelleraient normalement. Aussi à l'examen des flux téléphoniques est-il bien difficile de parler de régions en Hongrie, tout au plus pouvons-nous évoquer les zones à base administrative. Ce problème nécessite l'examen du niveau supérieur de la hiérarchie urbaine sous l'angle quantitatif

En réalité la question cruciale est la place de Budapest dans l'armature urbaine. Les flux téléphoniques montrent une capitale écrasante, qui semble être d'ailleurs la cause de la léthargie de la vie régionale. Il est nécessaire de préciser le rôle dévolu à la capitale et surtout de comprendre le mécanisme des relations entre elles et le reste du pays.

2 - Le niveau supérieur de la hiérarchie urbaine.

Les analyses menées jusqu'ici nous ont montré une vie régionale confinée dans le cadre spatial des départements. Devrait-on dire que dans la hiérarchie urbaine entre la capitale et les chefs-lieux de département il n'y a pas de place pour des centres rayonnant sur un espace intermédiaire ? Alors il manquerait tout le niveau supérieur de la hiérarchie urbaine, autrement dit, c'est Budapest seul qui remplit et les fonctions de capitale, et les fonctions de centre interrégional.

Pour pouvoir serrer de plus près la réalité, nous examinons successivement les fonctions qui ont un rayonnement extra-départemental.

a) Les services de commandement dans l'administration, la production et la distribution.

Dans l'administration proprement dite, les services ont une compétence départementale stricte. Szeged, Debrecen, Pécs et Miskolc se détachent pourtant, étant don-

né leur statut administratif équivalent à celui d'un département. Ce rôle exceptionnel confère à ces quatre villes, une autonomie dans la direction locale et des services distincts de la direction départementale. Cette autonomie administrative est un avantage appréciable lors de la planification et de l'attribution budgétaire ; la rapidité des exécutions de projets s'en trouve améliorée.

Parallèlement à l'administration, la justice, la police, les finances, la politique ainsi que les organisations de masse (syndicats, mouvements de jeunesse, sport, etc...) s'effectuent dans le cadre départemental, le siège étant un chef-lieu. Les quatre villes possèdent donc une double structure administrative, mais le rayonnement de ces services est limité au département (1).

C'est dans l'organisation de la production et de la distribution, du commerce, du transport et télécommunication, la vie religieuse et culturelle et dans l'administration des biens communautaires, que des services supra-départementaux sont souvent créés. Aucune règle territoriale ne peut être évoquée mis à part le maintien des limites départementales dans les regroupements. Chaque chef-lieu départemental est le siège des services ou entreprises desservant deux à trois départements. Les regroupements peuvent parfois surprendre par leurs complications : l'entre-

(1) Au lieu d'être une source de dynamisme, la juxtaposition de deux services est le plus souvent cause de complication, de lenteur, voire de rivalité.

prise de commerce de gros d'articles mécaniques (1) dirigée de Kecskemét dessert, outre le département de Bács-Kiskun, celui de Szolnok, mais pour certains articles (pièces détachées pour voiture) elle satisfait aussi les demandes de Csongrad et de Békés (2). L'entreprise de préparation des fibres de lin de Szeged (3) fournit six départements : Csongrad, Bács-Kiskun, Békés, Hajdu-Bihar, Tolna et Győr (!). Cette mosaïque inextricable est compliquée encore par l'octroi aux grandes entreprises, du droit de libre recherche de marché.

Si tous les chefs-lieux de département sont les sièges de un ou de plusieurs services travaillant à l'échelle territoriale supérieure à leur département, les cinq grandes villes assurent un nombre élevé des services interdépartementaux.

Par la variété et la masse de leur production industrielle, Győr et Miskolc sont les centres de direction des entreprises dont le champ d'action (échange et distribution) s'exerce sur tout le pays. Mais, en dehors de quelques spécialisations exceptionnelles pour chaque ville, une trentaine de services régionaux couvrent seulement deux départements.

A titre d'exemple, d'après l'enquête effectuée

(1) Bács-Szolnok megyei Vas és Műszaki Nagykereskedelmi Vállalat.

(2) G. Körös, éditeur, 1970. p. 354.

(3) Rostkikészítő Vállalat.

en 1968 par l'Université de Szeged (1), dans soixante services et entreprises dont les sièges sociaux sont à Szeged, 21 rayonnaient au moins sur trois départements et 12 étaient au service de deux départements. Dans 17 cas, l'attraction régionale avait comme cadre les trois départements de Csongrád, Bács-Kiskun et Békés ; dans 8 cas, il s'agissait d'un groupement Csongrád-Békés et dans quatre autres de Csongrád-Bács (2). Parmi les soixante entreprises, cinq débordaient sensiblement les limites départementales : le service des eaux de la Basse Tisza, l'entreprise de régulation des fleuves, la Direction des Chemins de Fer, la Compagnie d'Electricité et l'Entreprise de production et de distribution d'oxygène.

Malgré la présence dans les villes de niveau supérieur de nombreux services à vocation régionale, le manque de coordination spatiale, l'absence d'une structure régionale efficace aboutissent à l'hétérogénéité des circuits, la dispersion des intérêts et finalement, à l'affaiblissement des centres.

(1) Krajko - I. Péntes - J. Toth, 1969.

(2) Les services couvrant trois départements ou plus sont : Institut de contrôle de Travaux Publics, Bureau de contrôle des Poids et Mesures, Direction des Postes et Télécommunications, Evêché, Direction des Chemins de Fer, Syndicat des Ecrivains, Association Philatélique, Entreprise de distribution des articles en verre et porcelaine, Entreprise de distribution de matières premières sidérurgiques, Entreprise de production et de distribution de gaz liquide, Compagnie d'Electricité, Entreprise de préparation des fibres de lin, Entreprise de tissage de lin, Entreprise de vente et de réparation de machines de bureau, Commerce de gros de chaussures, Commerce de gros de papeterie et d'articles de bureau, Commerce de gros de machines-outils, Commerce de gros d'articles de musique, de sport et de jouets, Commerce de gros de confection.

b) Le rôle régional des services de soins, d'enseignement et de culture.

L'enseignement supérieur hongrois est particulièrement soucieux de son efficacité et de sa productivité. Sa finalité première est la formation de spécialistes aptes à occuper dans les meilleures conditions des emplois précis. C'est la raison pour laquelle l'enseignement supérieur se diversifie en fonction des carrières auxquelles il prépare. On distingue ainsi :

- Les Universités dites de Sciences, regroupant les disciplines de Lettres, de Sciences juridiques et politiques et des Sciences pures. La finalité est la formation d'enseignants et de chercheurs.
- Les Universités dites de Technique, assurent la formation de spécialistes industriels de haut niveau (ingénieurs).
- Les Universités de Médecine, formant médecins, dentistes et pharmaciens.
- Les Universités de Science vétérinaire.
- Les Universités d'Agronomie.
- Les Universités d'Horticulture.

Complétant la mission des Universités, les Ecoles Techniques Supérieures forment les cadres moyens afin de pourvoir les différents secteurs de l'économie. Contrairement à la formation universitaire, visant des connaissances très larges, la formation professionnelle embrasse un

domaine spécialisé et relativement restreint ; le temps d'étude y est réduit à deux ou trois ans. Etant responsable direct de l'enseignement, chaque ministère a créé sa ou ses propres Ecoles Techniques Supérieures.

Mis à part Tolna, existent dans chaque département des établissements d'enseignement supérieur (voir figure n° 158). Au total, trente trois localités provinciales en sont pourvues. Ces centres n'ont pas de valeur équivalente ni par la capacité d'accueil, ni par la qualité de l'enseignement dispensé ni même par le statut les régissant, vu qu'il ne s'agit que de sections d'enseignement en principe décentralisées à partir de Budapest mais restées en réalité sous sa haute autorité. Plus de mille étudiants travaillent en 1973 à Szeged (7.980), Pécs (6.917), Debrecen (5.869), Nyiregyháza (3.441), Miskolc (3.065), Eger (2.181), Gödöllő (2.086), Kecskemét (2.006), Szombathely (1.627), Dunaujváros (1.533), Szarvas (1.169), Győr (1.126) et Sopron (1.100) (1). Les centres les plus prestigieux sont ceux où se trouvent une ou plusieurs Universités : Szeged, Pécs et Debrecen (Universités de Sciences), Miskolc (Université Technique d'Industrie Lourde), Veszprém (Université Technique d'Industrie Chimique), Sopron (Université Technique de Sylviculture), Keszthely et Gödöllő (Universités d'Agronomie).

(1) D'après K.S.H. 1973 ; les chiffres comprennent la totalité des inscrits : cours normal, cours du soir, cours par correspondance.

Par l'ancienneté de leur fonction universitaire, par le prestige et l'influence dont elles jouissent sur la vie urbaine, Pécs, Szeged et Debrecen ont une vocation culturelle de premier plan. Ces trois villes universitaires surtout grâce à leurs universités de Sciences et de Médecine, attirent les étudiants de la moitié méridionale du pays. Une certaine complémentarité s'instaure entre les trois centres, ce qui augmente encore leur champ d'action. Ainsi Szeged attire plus d'un étudiant pour 1.000 personnes habitant les quatre départements de Csongrád, Békés, Bács-Kiskun et Szolnok, qui fournissent 58,5 % des étudiants (1) ; la ville exerce par ailleurs une attraction considérable sur toute la Transdanubie et même sur la région limitrophe de Budapest par suite du manque de place et des conditions défec- tueuses de logement dans la capitale.

Les deux autres grandes villes, Miskolc et Győr ont dans l'enseignement un rôle plus modeste. La fondation récente (1949) de l'Université de l'Industrie Lourde à Miskolc (2) est une base solide, mais il manque cruellement les disciplines littéraires et leurs traditions. Le dynamisme culturel caractéristique des trois villes citées manque totalement ici. Győr n'a pratiquement pas de rôle dans l'enseignement supérieur : l'Ecole Normale d'instituteurs et quatre petites sections de cours par correspondance venues de Budapest, sont toute sa richesse, avec moins de

(1) I. Péntzes - J. Toth, 1971, p.

(2) En partie par le transfert des facultés de Sopron.

quatre cents étudiants aux cours normaux. En fait, depuis longtemps, dans la Transdanubie du Nord, plusieurs centres complémentaires remplissent la fonction universitaire : Veszprém, Keszthely, Sopron, Szentbathely, Mosonmagyaróvár. Győr fonde ses espoirs sur la future Ecole Technique Supérieure du Transport et des Télécommunications qui lui ouvre de larges perspectives, sans toutefois changer dans l'immédiat la structure atomisée de la région.

L'enseignement universitaire est très étroitement associé à la recherche fondamentale ou appliquée. Dans son épanouissement, demeurent en filigrane les traditions mais ce sont la réalité d'un travail pluridisciplinaire et l'intéressement des programmes d'étude au potentiel économique régional qui sont les gages du succès. Dans l'université des Sciences de Szeged, des recherches approfondies se poursuivent dans les domaines de la Biologie, de la Physique, de la Chimie, de la Cybernétique, en collaboration avec les équipes de chercheurs de l'Université de Médecine, tradition marquée par les importantes découvertes de Szentgyörgyi (1). L'Institut de Recherches Biologiques "Szentgyörgyi", construit récemment, a une résonance internationale. Debrecen excelle traditionnellement dans le domaine de la Physique et des Mathématiques. L'Université collabore étroitement avec l'Institut de recherche nucléaire et de l'Observatoire de physique solaire. L'arrière-plan

(1) Prix Nobel de Physiologie et de Médecine, 1937.

TABLEAU XLVI
ETUDIANTS INSCRITS A SZEGED, PECS ET DEBRECEN
ANNEE SCOLAIRE 1972-1973

	Etudiants inscrits aux cours			Total
	normal	soir	corresp.	
SZEGED	5.596	193	2.191	7.980
Université des Sciences "Jozsef Attila"	2.105	171	791	3.067
dont Droit	486	171	363	1.020
Lettres	1.032	-	281	868
Sciences	1.032	-	147	1.179
Université de Médecine	1.658	-	-	1.658
dont Médecine générale	1.187	-	-	1.187
Dentaire	121	-	-	1121
Pharmacie	350	-	-	350
Ecole Normale Supérieure	1.324	-	1.072	2.396
Ecole Techn. Sup. Industrie alimentaire	257	-	238	495
Université technique de Transp. et Télécom. de Budapest, section chem.de fer	192	-	90	282
Univ. de Sciences Econom. "Karl Marx" de Budapest (section)	-	22	-	22
Ecole Tech. Sup. de Musique de Budapest (section)	60	-	-	60
PECS	4.592	270	2.055	6.917
Univ. de Sciences, Droit	427	107	299	833
Univ. de Médecine, Médecine Générale	1.305	-	-	1.305
Ecole Normale Supérieure	1.572	-	1.550	3.122
Ecole Techn. Sup. de Mécanique "Pollàck Mihály"	944	163	206	1.313
Univ. de Sciences Economiques "Karl Marx" de Budapest (section)	276	-	-	276
Ecole Techn. Sup. de Musique de Budapest (section)	68	-	-	68
DEBRECEN	4.187	15	1.667	5.869
Univ. de Sciences "Kossuth Lajos"	1.818	15	472	2.305
dont Lettres	731	-	224	955
Sciences	1.087	15	248	1.350
Univ. de Médecine, Médecine générale	1.193	-	-	1.193
Universités d'Agronomie	556	-	370	926
Ecole Normale Supérieure	350	-	766	1.116
Ecole Techn. Sup. du Bâtiment "Ybl Miklos" de Budapest (section)	209	-	59	268
Ecole Techn. Sup. de Musique de Budapest (section)	61	-	-	61

économique régional justifie les recherches dans le domaine agricole que mènent l'Institut de Recherche des céréales à Szeged et le Laboratoire de recherches sur la culture du tabac à Debrecen.

En dehors de ces deux villes, incontestables chefs de file de la recherche, des secteurs de pointe, dans la plus grande autonomie, se développent à Miskolc (dans les domaines de la Technique industrielle, de la recherche pétrolière) à Veszprém (chimie), à Pécs (médecine), à Sopron (géophysique et géodésie) et à Gödöllő (agronomie). Les autres instituts de recherche de province n'ont pas d'assise universitaire importante et dépendent trop de Budapest.

C'est aux universités de médecine de Szeged, Pécs et Debrecen que se rattache la recherche médicale. Tous les départements étant dotés d'un complexe médico-hospitalier, le rôle régional dans les services de santé est rempli par les unités de soins spécialisés des centres hospitaliers universitaires, que le vocabulaire hongrois désigne par "cliniques". Les rayons d'action des centres hospitaliers universitaires sont moins étendus que ceux des unités d'enseignement supérieur, mais l'intensité des fréquentations est plus forte. Pour Szeged, le centre le plus renommé de la province, la moitié de la clientèle vient de l'extérieur ; le département de Csongrád envoie 305 malades, Bács et Békés 54 malades pour 10.000 habitants (1). Au delà

(1) D'après I. Péntzes - J. Toth, 1970 ; chiffre 1968.

du périmètre des trois départements de l'Alföld méridionale, l'influence de Szeged décline rapidement, l'accueil des malades venant du reste du pays est réduit au minimum (moins de 5 %). Cette situation s'explique par la proximité concurrentielle des trois autres centres hospitaliers universitaires et aussi par l'étroitesse des disponibilités matérielles (en 1968, il n'y a que 1.250 lits rattachés au centre hospitalier universitaire)(1) occasionnant un état catastrophique de surcharge et un nombre important de refus d'enregistrement de malades. Mais le rayonnement médical de Szeged à travers les consultations des spécialistes couvre une zone beaucoup plus grande. De plus, le rôle régional de Szeged dans la desserte médicale des zones frontalières de la Yougoslavie est très actif. En 1968, 569 ressortissants yougoslaves étaient soignés dans les "cliniques" de Szeged, venant de la Voïvodine, habitée en majorité par des Hongrois. Il en est de même pour Pécs qui reste un des centres de traitement de la Baranja yougoslave.

Dans la vie culturelle en Hongrie, le théâtre, le cinéma, les arts d'une façon générale attirent régulièrement une foule considérable. En 1972, plus de 5.600.000 personnes ont assisté aux représentations théâtrales, 74 millions aux projections de cinéma, et près de 8 millions ont visité les expositions de musées, ce qui donne des taux

(1) A côté des "cliniques" universitaires, l'hôpital urbain à 516 lits et l'hôpital d'enfants 100 lits. Au total 45.178 malades soignés, dont 30.686 dans le centre hospitalier universitaire.

de fréquentation : respectivement de 541, de 7.200 et de 759 pour 1.000. Pratiquement toutes les villes importantes de province possèdent plusieurs établissements culturels. Huit municipalités entretiennent une troupe théâtrale, une place de choix est attribuée à Szeged, Debrecen, Miskolc, et Pécs qui ont proposé plus de 300 spectacles auxquels ont assisté plus de 130.000 personnes (1). En plus des pièces en prose et en vers, les programmes des théâtres nationaux de Szeged, de Pécs et de Debrecen contiennent un riche répertoire d'opéras et d'opérettes, Pécs brille encore pour la qualité de son ensemble de ballet, tandis que le Festival International de Szeged dans le cadre de la Place du Dôme est l'événement artistique le plus couru de la saison d'été, réunissant régulièrement 70 à 80.000 spectateurs venus de tout le pays et de l'étranger. La tradition culturelle de ces villes se maintient grâce aussi à l'édition des revues littéraires et artistiques publiées dans tout le pays dont le rôle de complémentarité est évident : "Jelenkor" (le temps présent, Pécs), "Alföld" (Debrecen), "Tiszatáj" (Contrées de la Tisza, Szeged), de même que par la rédaction en hongrois et en langues étrangères des Annales scientifiques universitaires.

Tout compte fait, trois des cinq grandes villes de province, Szeged, Pécs, Debrecen, apparaissent comme des centres culturels à part entière, Miskolc est en retrait,

(1) Szeged 308, 212.000 ; Debrecen 399, 170.000 ; Miskolc 342, 166.000 ; Pécs 342, 137.000 (d'après K.S.H. , 1973).

et Győr ne se distingue pratiquement pas de l'ensemble des chefs-lieux de département. Dans cette graduation est sensible le poids du milieu intellectuel local. Par rapport à la population de 25 ans et plus, selon les résultats du recensement de 1970, 8,2 % des habitants possèdent un diplôme d'enseignement supérieur à Szeged ; 7,3 % à Debrecen ; 7,2 % à Pécs, mais seulement 6,6 % à Miskolc et surtout 4,8 % à Győr.

c) Les freins de la polarisation régionale.

Les quelques domaines étudiés mettent l'accent sur les points faibles de la hiérarchie urbaine supérieure.

- Il n'y a pas de juridiction administrative dans un cadre régional donné, alors que la prérogative des départements est trop étendue.

- Les limites administratives sont souvent hermétiques ; d'ailleurs chaque chef-lieu de département offre les mêmes types de services, à tel point que l'organisation spatiale se résume à la juxtaposition de cellules de vie quasi-autonomes, dont l'origine est une décision gouvernementale.

- L'indépendance des unités administratives explique leur forte dépendance vis-à-vis de la capitale.

- Les villes se livrent à une compétition effrayante pour s'attirer les décisions favorables de la capitale. Le patriotisme local, exacerbé aussi par l'exigence des éternels concours nécessaires à la stratégie du déve-

loppement économique, renforce le cloisonnement spatial.

- Si pour des raisons de facilités d'organisation, des services interdépartementaux sont créés, il n'y a que rarement recouvrement d'aires de compétence ; chaque ministère responsable organise le travail dans son secteur d'où l'esprit de concertation semble être totalement exclu.

- La compétition urbaine accélérée par la politique de "saupoudrage" des années 1960, est un facteur de dispersion et non de concentration des services rares, créés en province et décentralisés à partir de Budapest. La dispersion de ces services ne sert pas l'équilibre économique territorial, car dans leur isolement pour avoir à lutter contre les problèmes d'infrastructure élémentaire, ils sont incapables de dynamisme et de progrès et ne peuvent échapper ainsi à l'influence et à la tutelle économique et humaine de Budapest.

Le contexte politique à lui seul peut expliquer l'étalement limité des zones d'influence des grandes villes hongroises. La structure fonctionnelle urbaine n'est pas étrangère à ce blocage.

- Un déséquilibre interne grave met en évidence les insuffisances des cinq grandes villes. L'équipement culturel sans cesse amélioré de Szeged, de Pécs et de Debrecen leur permet de déborder sensiblement le cadre du département et d'élargir leur sphère d'influence ; mais à ces villes, il manque le support industriel qui, dans la phase actuelle de l'évolution économique en Hongrie, constitue le ressort

du dynamisme général. Les deux autres villes, Miskolc et Győr, plus avantagées sur le plan matériel, souffrent du manque d'équipement culturel de haut niveau.

- En ce qui concerne les secteurs de distributions et de prestations de services satisfaisant la demande spontanée d'une clientèle, le niveau qualitatif dans les grands centres ne peut les élever à un rang supérieur aux autres villes du pays. L'organisation du commerce de gros, les règles de la distribution font que l'on trouve le même éventail d'articles dans toute la province et inversement la pénurie frappera l'économie sur tout le territoire national (1). Qu'une ville possède un ou dix magasins ne signifie pas que ce choix lui assure obligatoirement la prépondérance sur ses voisins. La capitale peut seule assurer la réussite des démarches de toute nature. L'exiguïté et la juxtaposition des aires de desserte commerciales montrent combien l'émiettement des services ne sert pas l'expansion des centres provinciaux.

- L'infrastructure des grands centres n'est pas proportionnelle au potentiel régional véritable. Les conditions de vie, le problème de logement, le manque de commodités, le retard de l'infrastructure technique empêchent autant le dynamisme économique que la fixation sur place d'un intelligentsia indispensable.

Pourtant le facteur principal de la faiblesse

(1) Seule, la région de Balaton est privilégiée, à cause du tourisme international.

du rôle régional des villes tient surtout à leur position géographique.

- La position marginale des cinq grandes villes, situées à proximité immédiate d'une frontière, les ampute d'une partie importante de leur hinterland naturel. Szeged est à 15 km de la frontière yougoslave, Pécs à 35 km, le poste frontière roumain est à 25 km de Debrecen ; du côté nord, la commune de Győr jouxte le Danube dont la rive gauche fait partie du territoire tchécoslovaque, et du côté ouest, la frontière autrichienne est proche (60 km). Miskolc est à peine mieux centrée, à 60 km de la frontière tchécoslovaque. Rejetée sur l'extrême périphérie du pays, à l'écart des artères maîtresses de communication qui irriguent le pays, ces villes ne participent pas à la vie économique comme des carrefours de relations, mais plutôt comme des terminus de grandes voies.

Par ailleurs, la proximité obsédante de Budapest gêne le développement de ces villes. La plus éloignée, Debrecen, n'est qu'à 230 km. Par rapport au poids que représente la capitale, les grandes villes de province signifient bien peu de choses. Et encore, faut-il ajouter qu'il s'agit d'un état politique et économique hypercentralisé. C'est le formidable accaparement d'une grande capitale dans un petit pays qui explique l'absence de pôles de développement régionaux. Pourtant d'autres pays même plus petits que la Hongrie organisent une vie régionale tout à fait réelle et viable. C'est qu'en Hongrie, la domination inexorable de

la capitale n'est pas un fait récent. Il est né pratiquement au même moment que le réseau urbain moderne et ses caractères acquis au cours de la révolution industrielle ont encore été accentués par les vicissitudes de l'histoire.

3 - La place de Budapest dans l'armature urbaine.

L'analyse des flux de téléphone illustre bien la place exceptionnelle de Budapest et son hypertrophie dans l'ensemble urbain hongrois 49,8% des appels partant des villes, vers un centre de niveau hiérarchique égal ou supérieur, s'adressent à la capitale. Ils résument la puissance de polarisation de Budapest.

a) La concentration des instances de commandement.

Le système d'organisation de la Hongrie, fondé sur la centralisation du pouvoir de décision fait de Budapest l'unique centre directionnel du pays. Le principe de "centralisme démocratique", établissant des échelons du pouvoir exécutif n'a pas d'effet pratique, car bien peu d'initiatives sont laissées aux instances locales et dans la plupart des événements de la vie de tous les jours, l'ordre émane des instances supérieures du pays, siégeant toutes dans la capitale. Les niveaux successifs du pouvoir: conseil local, urbain, cantonal, départemental, ne sont que des relais par l'intermédiaire desquels la demande se transmet à la capitale et qui sont chargés de répercuter la décision prise en haut lieu à l'organisme intéressé. Jusqu'à

la fin des années soixante, la rigidité de ce système et les impératifs de la planification centrale étaient si stricts que, même pour les affaires insignifiantes comme le pavage des rues dans un village, le changement d'horaire de travail dans une entreprise, l'ouverture d'une cantine d'école, il fallait obtenir l'accord de Budapest. Certes, dans les dernières années ce centralisme poussé jusqu'à l'absurdité s'est relâché, sans faire disparaître l'omnipotence de l'Etat qui, par l'intermédiaire de la capitale exerce son pouvoir de décision et de contrôle, ministères, parti, syndicats, conseils, etc... en étant les instruments.

Les commandements administratifs, politique et judiciaire assurent des assises solides au pouvoir économique que détient la capitale. Politique et économie sont d'ailleurs inséparables et la hiérarchie des centres qui dictent les décisions économiques se calque sur la structure politique, si bien que les échelons intermédiaires sont évités ou court-circuités, se bornant à favoriser les relations de dépendance directe entre les dirigeants de la capitale et les responsables de l'unité de production lointaine. C'est le cas de l'industrie où les entreprises travaillent en totale subordination par rapport au siège central, lui-même recevant les ordres d'un ou plusieurs ministères responsables, s'octroyant toute la latitude pour décider des objectifs quantitatifs et qualitatifs de produc-

tion, des dépenses obligatoires, etc... tout en contrôlant les prix, les bénéfices, et jusqu'à l'embauche du personnel. Le nouveau mécanisme économique assouplit certes le marché, mais diminue à peine la mainmise des organismes centraux dans les affaires locales. L'importance spatiale d'une telle structuration est dans la nécessité de concentration progressive qui aboutit à la fin, dans la capitale, à une formidable accumulation de puissance, à tel point que l'Etat devient synonyme de Budapest.

b) La qualité et la diversité des services offerts par la capitale.

Rien de plus normal alors de constater que dans le reste du secteur tertiaire, le rôle joué par Budapest ne supporte aucune comparaison en Hongrie (1). La capitale s'adjuge la moitié des Universités et grandes écoles (16 sur 31) et 44.985 inscriptions, (49,5 % des étudiants), 33 des 44 instituts de recherche de l'Académie des Sciences, près de la moitié des spectacles culturels (44,9 %) toutes les grandes maisons d'édition (16) et toute autre forme d'information audio-visuelle. Son audience est sans précédent dans tous les domaines de la vie, jusqu'au commerce de détail qui réalise 29 % du chiffre d'affaires du pays en 1973.

Bien plus déterminant encore le prestige dont

(1) Les chiffres cités dans ce chapitre, sauf contre indication, concernent 1972 et sont tirés de K.S.H., 1973.

bénéficient les services de Budapest. La formation universitaire n'est pas l'apanage de la capitale, mais en province les diplômes délivrés concernent les disciplines très courantes ; les spécialités rares, les diplômes les plus recherchés s'obtiennent seulement à Budapest, dans les universités renommées à juste titre, comme "Eötvös Loránd" (Sciences), "Marx Károly" (Sciences économiques), "Sемmelweis" (Médecine), "Műszaki Egyetem" (Arts et métiers) ou dans les grandes écoles hautement qualifiées et uniques dans le pays comme l'Ecole Vétérinaire, l'Ecole des Beaux Arts, l'Académie Militaire, l'Académie de Musique ("Liszt Ferenc"), l'Institut des Arts Plastiques, Cinématographiques, de Culture Physique, Ecole Supérieure d'Electricité ("Kando Kálmán"), de Commerce Extérieur, de Transport et de Transmission, etc... Budapest est le centre de formation essentiel du pays, de ses écoles sortent aussi bien la grande majorité des spécialistes que des hommes qualifiés, rouages essentiels de l'économie ou de la société. Ainsi par exemple 67 % des ingénieurs, 45 % des médecins, 54 % des juristes, 89 % des économistes, la totalité des architectes, obtiennent leurs diplômes dans la capitale.

Budapest constitue un lieu de prédilection pour l'exercice des différents métiers ; les spécialistes y trouvent des conditions de travail convenables, des laboratoires bien équipés, de la documentation à jour. Ainsi 90 % des chercheurs affiliés à l'Académie des Sciences, 86 % de l'effectif des instituts de planification du pays (1) travail-

(1) K. Körmendi, 1974.

lent sur place. Si le taux de desserte de la population de Budapest en médecins ou en soins médicaux n'est pas différent du reste de la Hongrie, 47,4 % des médecins spécialistes y exercent et seuls les hôpitaux et les cliniques de la capitale disposent de l'appareillage et du matériel nécessaires pour pratiquer certains traitements spécialisés (1).

La complexité, la diversité et la qualité des services qu'offre Budapest dans tous les domaines de la vie, la rendent indispensable au pays, mais il y a le revers de la médaille : cette concentration exceptionnelle de toute la force vive de la nation étouffe l'épanouissement de tout autre centre. Même les centres provinciaux les mieux pourvus, Szeged, Pécs ou Debrecen, ne peuvent réunir le dixième du potentiel de la capitale. La proximité des services dont on est conscient de l'utilité, développe le souci de coopération, source d'un dynamisme indiscutable. Dans les centres provinciaux, les quelques rares institutions à rayonnement national sont souvent des créations artificielles (politique volontaire de déconcentration) peu enracinées et très isolées, faible contrepoids vis-à-vis de Budapest.

c) La force des traditions.

Au delà de toute statistique, de toute étude objective, il reste la force attractive qu'exerce Budapest

(1) J. Schultz, 1973.

sur chaque individu, sur chaque Hongrois. Les motivations peuvent être très différentes. La richesse culturelle de la ville, les possibilités d'épanouissement naturel, l'ambiance de travail, le dynamisme et l'efficacité apparaissent comme des valeurs que l'on ne trouve nulle part ailleurs. L'atmosphère de la ville est une autre source d'attrait, avec son animation, ses couleurs et lumières, la variété des paysages et des spectacles urbains, l'imprévu, l'étonnement à chaque coin de rue d'un centre perçu comme un espace sans contraintes par le provincial prisonnier chez lui des habitudes immuables. Ou encore, Budapest apparaît comme un immense marché, avec une multitude de magasins brillants, plaisants, regorgeant d'articles divers, où l'on peut tout trouver, seul endroit où on peut se procurer des articles qui ont du chic, qui font la mode et qui coûtent moins cher. Enfin Budapest est un milieu sociologique particulier, au rythme moderne de vie où l'on peut vivre même si ce n'est que pour quelques heures, comme dans n'importe quelle autre grande ville de l'Europe Occidentale. Mirages ou réalités ? Peu importe, le provincial tout à fait comblé se donne de la ville une idée en rapport avec une capacité de perception toujours limitée, puisque passionnée. Passionnée pour une ville qui est un véritable symbole exagérément concret.

Aucune statistique n'existe sur la fréquentation de Budapest par les provinciaux. Les touristes nationaux recensés dans les établissements d'accueil (251.091

en 1970) ne représentent qu'une infime partie des visiteurs, car l'hébergement étant cher, non à la portée du provincial qui arrive le matin et repart le soir ou encore, cas très fréquent, trouve refuge chez des parents ou amis (1).

Sans y attacher aucune signification d'ensemble, nous avons interrogé les voyageurs d'un autocar, partant un vendredi soir de Budapest, et descendant entre Kálcsa (122 km) et Baja (166 km). Sur les 29 personnes concernées, deux transitaient seulement par Budapest, venant d'autres régions. Pris sur les 27 restantes, six étaient des migrants quotidiens travaillant dans la capitale, trois personnes faisant des études à Budapest allaient passer le week-end en famille et les dix-huit autres personnes n'avaient aucun lien durable avec la grande ville où elles avaient passé la journée, arrivées très tôt par le car. Quant à l'objet du voyage, trois personnes s'étaient déplacées pour une affaire administrative et 15 pour des affaires personnelles. Parmi ces dernières, un couple avec leur jeune enfant étaient venus en consultation auprès d'un grand spécialiste (orthopédiste), un horticulteur revenait du marché de gros passer ses commandes de boutures d'oeillets, une mère et sa fille avaient visité toute la journée les magasins de la capitale pour acheter tout le nécessaire pour un mariage, un bricoleur revenait fièrement avec un

(1) 19,6 % de la population du pays habite à Budapest, plus du cinquième des familles. Pratiquement toute la Hongrie a un parent à Budapest.

robinet de salle de bains, introuvable dans sa ville, un automobiliste malchanceux était très heureux d'avoir pu se procurer la pièce nécessaire à sa voiture en panne, tandis qu'un agriculteur ramenait une pompe électrique pour son puits individuel. Deux pédagogues avaient participé à un colloque et enfin quatre personnes, d'une même famille passaient la journée à Budapest sans but bien précis, faisant du tourisme et de petits achats. Sur les dix-huit personnes, sept prétendaient venir régulièrement à Budapest pour au moins une fois par mois, cinq personnes indiquaient six ou sept occasions dans l'année et pour six autres, les visites à la capitale étaient plus espacées avec des motivations variables mais gardant une certaine fréquence (deux ou trois fois par an).

Budapest exerce une attraction sur tout le pays. Personne ne s'y sent étranger, car la fréquentation de la capitale est régulière. Les distances réduites dans le pays, diminuées encore du fait de la facilité des relations par train ou autocar, le coût peu élevé du transport public, mettent Budapest à la portée de tout un chacun, mais sans les traditions longues de plusieurs générations, sans la valeur sentimentale que les Hongrois attachent à leur capitale, il serait difficile de comprendre cette puissance d'attraction. L'accumulation des richesses, le centralisme politique n'ont fait que renforcer cette tendance historique.

C O N C L U S I O N

Fortes relations ville-campagne, mais vie régionale embryonnaire à cause de la puissance d'une capitale trop grande.

Un des principes socio-économiques du socialisme tant de fois entendus en Hongrie est la lutte pour atténuer les différences ville-campagne, faire cesser l'antagonisme stérile qui oppose les villes voisines, et affaiblir le rôle paralysant de Budapest.

Dans les années ferventes de la fondation d'une nouvelle société après les désastres de la dernière guerre, l'abolition des privilèges, des droits de classe ont créé dans la campagne des conditions indispensables à un relèvement économique et social. La réforme agraire d'abord fait des ouvriers agricoles asservis, des hommes propriétaires libres, intégrés petit à petit dans les collectivités d'intérêt, grâce à un vaste mouvement coopératif. L'évolution de la politique agricole des années 1960 dans le sens d'une plus grande souplesse permet une adaptation des formes de coopération, aux conditions locales, physiques, économiques et sociales. La tendance au regroupement des coopératives s'accélère, rapprochant ainsi les habitants des villages qui prennent conscience de leur appartenance commune. Dès

lors, le village représente beaucoup plus que la simple résidence des gens qui vont travailler régulièrement dans différentes coopératives dont les centres de direction se dispersent aux quatre coins de l'horizon. C'est avec la concentration des unités de production que le centre de direction s'implante dorénavant dans les villages et c'est autour de ce centre que s'organise la vie collective. La coopérative a cessé d'être une unité axée essentiellement sur la production, grâce aux multiples activités annexes qui s'y sont greffées au gré des circonstances et possibilités locales.

Au conditionnement et à la transformation des produits agricoles s'ajoute l'effort de commercialisation. Dans les ateliers mécaniques on ne s'occupe pas seulement de la réparation des machines agricoles mais aussi de la fabrication d'outillage divers. Des sections artisanales s'ouvrent pour occuper la main-d'oeuvre féminine qui s'emploie à fabriquer des objets très divers, souvent inspirés du folklore ou des traditions locales ; des brigades de construction se forment pour satisfaire la demande collective et individuelle ; enfin la coopérative dont l'équipement se complète d'année en année, sert de cadre à l'implantation de service (santé, enseignement) et à des manifestations culturelles.

Dans les campagnes le développement économique est incontestable et doit être mis en parallèle d'une part

avec la politique agricole plus favorable, et d'autre part avec l'affermissement de l'organisation collective. La tendance est à la constitution dans le cadre des villages d'unités de production et de services, autour desquels gravite toute la vie de la collectivité retrouvée.

Dans cette évolution les villes ne jouent plus le rôle qui était autrefois le leur. Des capitaux nécessaires à la modernisation des structures agricoles proviennent du budget de l'Etat et de l'autofinancement des unités de production. Le négoce urbain périclité, les circuits de commercialisation, de transport et de distribution des produits agricoles s'effectuent par le canal des entreprises relevant directement de l'autorité ministérielle, même pour les produits très spécialisés, jadis très fortement encadrés par les intérêts urbains comme la culture du paprika "de Szeged" ou "de Kalocsa", les oignons "de Mako", l'eau de vie d'abricot "de Kecskemét", les vins "d'Eger" etc... La proximité urbaine n'est pas un facteur stimulant pour les cultures. La production maraîchère est très insuffisante, comme autour de Budapest car les tarifs de transport uniformisés, les prix au détail contrôlés sévèrement par l'Etat le "marché libre" urbain trop exigü^{pas} entraîne la spécialisation. La trop grande centralisation de la direction des affaires enlève au commerce de détail toute incidence géographique et les relations occasionnelles qu'il peut avoir avec les unités de production proches sont tout à fait fortuites.

L'amélioration de l'infrastructure, un des aspects de l'urbanisation, est quasi-indépendante de la ville. En effet, on ne retrouve pas l'effet d'entraînement du dynamisme urbain. Les localités situées aux alentours des villes participant intensément aux mouvements pendulaires, sont souvent plus mal équipées que des localités purement rurales. Les villes ne connaissent pas le phénomène de désertion des habitants pour une banlieue de résidence plus agréable et bien structurée et dans les localités suburbaines l'effort d'équipement ne peut venir de cette façon. Bien au contraire, quand une banlieue de résidence-villégiature prend forme, la destruction de l'environnement s'ensuit sans contrepartie d'équipement (cas entre autres du Coude du Danube au Nord de Budapest). D'une façon générale les effectifs de population des banlieues se gonflent, les activités se diversifient, mais les villages gardent leurs caractères séculaires, avec naturellement une aggravation de la situation puisque la dynamique géographique provoque une surcharge accrue de l'infrastructure existante. Les plans d'aménagement urbain ne concernent que la commune urbaine proprement dite et les travaux entrepris (ex. canalisation) s'arrêtent aux limites administratives. Ou bien, si la ville en pleine expansion a besoin de surface, intervient le rattachement administratif (cas des grandes villes), sans autre forme de procès.

Ainsi dans l'évolution actuelle, la ville ignore la campagne. L'urbanisation que l'on remarque n'est pas

un phénomène à rattacher à l'expansion urbaine, mais au relèvement général du niveau de vie dans le pays. La modernisation des campagnes apparaît ainsi comme la projection spatiale d'une société qui évolue, une société dont les contours, les désirs, sont définis avec beaucoup de méthode par les instances politiques supérieures du pays.

L'indifférence de la ville par rapport à la campagne n'est qu'un aspect dans les relations ville-campagne, mais un aspect fondamental puisqu'il annihile au moins la force paralysante de la ville. Le statut de ville confère une priorité budgétaire, et la majeure partie du budget dont dispose le département est distribuée entre les villes. Les dotations, les crédits exceptionnels dans l'industrie ne bénéficient qu'aux villes. L'activité industrielle restant, on le sait, une activité urbaine. La ville accapare les crédits disponibles et le village doit financer ses infrastructures par ses propres moyens. Or par suite du type d'habitat, les équipements coûtent plus cher dans les communes rurales sans être de rentabilité optimale.

La ville a besoin de la main-d'oeuvre rurale où elle puise à volonté. Dans un premier temps. L'emploi offert en ville a allégé la surcharge démographique des campagnes mais la concentration de l'industrie et le développement du tertiaire urbain continuent à prélever dans les forces jeunes de la campagne, compromettant la situation démographique de l'agriculture. L'avidité de la ville

n'a d'égale que son incapacité à loger ses travailleurs qui sont réduits à des migrations quotidiennes de plus en plus longues, les éloignant de plus en plus du centre, les mettant dans une situation désastreuse, véritable fléau pour la Hongrie. La généralisation des migrations institue les villages-dortoirs, véritable friche sociale urbaine, qui paralyse tout effort local.

Cette situation d'indifférence, ou de subordination, qui caractérise les relations ville-campagne, a été fortement provoquée par une politique sociale et économique déterminée. La méfiance à l'égard de la campagne plus conservatrice et du paysannat toujours considéré comme suspect, la politique maladroite de collectivisation, les tâtonnements dans la question des tanyas, le délaissement de l'agriculture, les hésitations dans la politique de prix ont isolé et affaibli la campagne au profit des villes, bastions de la classe ouvrière dominante, détenteurs de ce que l'on considère comme la clé de l'économie, l'industrie, mais sièges aussi des toutes puissantes instances politiques. Mais ce n'est qu'un aspect de la situation qui a d'ailleurs beaucoup évolué. Par contre l'aspect fondamental qui demeure et qui influe puissamment sur des relations spatiales est l'hypercentralisation politique, économique et culturelle. Le principe de "centralisme démographique" n'a jamais signifié autre chose dans la pratique qu'une dépendance étroite des instances locales par rapport aux instances supérieures du pays. Jusqu'en 1968 toutes les déci-

sions ont été subordonnées à l'accord des ministères siégeant dans la capitale. Même actuellement, les communes urbaines ou rurales ont des possibilités d'initiatives limitées par une autonomie budgétaire dérisoire. Dans une situation de pénurie, le comportement d'isolement est aussi naturel à l'homme qu'à des collectivités. Mais la dépendance est bien plus grave lorsqu'elle tue l'initiative locale, entraîne la lutte d'influence et l'hostilité.

Les priorités économiques choisies ne pouvaient non plus resserrer les liens spatiaux. L'état de négligence où se trouvent les infrastructures et les équipements au service de la population n'encourage pas les ententes interurbaines, ainsi la croissance urbaine globale a été remarquable sans entraîner pour autant une urbanisation organisée et concertée ; flots disséminés dans l'espace, les villes ont à résoudre les actuels problèmes vitaux des collectivités urbaines (logements, canalisations, équipements sociaux) avant qu'on puisse s'attendre à des changements dans les relations ville-campagne.

Si la ville se désintéresse du sort de la campagne, cela ne veut pas dire que des relations n'existent pas. La campagne a besoin de la ville, où se concentrent les services indispensables à la population. La fréquentation des centres est intense, toutefois les différences notables existent à travers le pays, selon le type d'habitat. Ainsi s'opposent nettement les zones de micro-villages

de la Transdanubie où la mobilité est grande et la Trans-tisza où les habitants groupés à l'aise, dans des villages géants et possédant un équipement de base assez solide et large, ont moins de raison de se déplacer.

Les services et les commerces urbains exercent une attraction différenciées sur la population environnante. L'éventail des services de même niveau et leur concentration géographique définissent une hiérarchie urbaine qui, en dehors de la capitale comporte cinq échelons. Dans la localisation des services, on remarque une étroite corrélation entre le degré de rareté des services et le rôle administratif dévolu à la localité. Etant donné la centralisation politique et économique du pays, cet avantage apparaît tout à fait conforme à un système d'organisation autoritaire. Ainsi la hiérarchie urbaine se moule sur la hiérarchie administrative et nous pouvons de la sorte distinguer des centres élémentaires (cinquième niveau), des centres cantonaux (quatrième), des centres intercantonaux (troisième), des centres départementaux (deuxième), et des centres régionaux (premier). Les éléments fondamentaux de la hiérarchie urbaine que sont les centres cantonaux et départementaux, disposent des équipements les plus homogènes quelle que soit la région. La nécessité de distinguer des niveaux intermédiaires introduit des nuances relatives au système d'habitat différent, au potentiel géographique, au poids du passé, aux traditions de fréquentation, à l'inégalité du niveau de vie et de la consommation, facteurs qui

échappent souvent à la logique de la planification. De plus la réalisation des objectifs ne s'accomplit pas toujours selon le rythme, ni avec les critères de qualité exigés, ce qui augmente encore les possibilités de divergence. La nécessité de la concentration des équipements et services n'est plus mise en cause, mais la stratégie de développement est encore au stade expérimental, ce qui explique les hésitations.

Une partie des services a une audience territoriale dont les contours correspondent aux subdivisions administratives. Ainsi tous les services de direction, d'organisation, de distribution, d'information, et de contrôle, mais aussi des services judiciaires, financiers, médico-hospitaliers s'exercent au grand complet dans les chefs-lieux de canton, de département et dans la capitale. L'influence spatiale des autres services, tels le commerce de détail ou l'enseignement, bien que leurs zones d'attraction soient spontanées, ne sont pas fondamentalement différents, car l'équipement urbain dépend des autorités supérieures politiques et économiques qui favorisent les centres administratifs. Pourtant, malgré la rigidité de l'organisation, les zones d'attraction ne sont pas toujours prévisibles. En dehors des causes déjà évoquées pour la centralité urbaine, l'irrégularité provient du fait que les remaniements administratifs ne suivent que de loin l'évolution socio-économique. La recherche de la rentabilité des investissements, après une période de rapide migration

des fonctions vers la base de la hiérarchie, favorise les villes moyennes, les centres les mieux situés, possédant le meilleur potentiel géographique.

Les courants fréquents qui animent les centres de troisième et quatrième niveaux constituent des assises solides pour la vie de relations. On ne peut affirmer que la population recherche pour des services de plus en plus rares, les centres de niveau de plus en plus élevé dans la hiérarchie. Quoique bien pourvus, les chefs-lieux de département (niveau 2) ne projettent pas leur emprise commerciale, culturelle ou hospitalière sur le département tout entier. Les aires de polarisation des "centres régionaux" ne débordent le cadre de département que pour quelques aspects de la vie culturelle. L'irrégularité de la distribution, le manque de choix expliquent avec les habitudes acquises le rayonnement restreint de la vie citadine. La population fréquente très facilement le centre de troisième ou de quatrième niveau le plus proche, mais au delà, court-circuitant les centres de niveau hiérarchique intermédiaire, elle s'adresse directement à la capitale.

Au niveau des relations interurbaines la même attitude se manifeste. Les échanges à l'intérieur du département sont fort animés, à cause de l'importance de la structure administrative ; en revanche les "centres régionaux" ont un très faible pouvoir. Le cadre limité du pays, la politique traditionnelle de centralisme, la concentra-

tion continue du pouvoir économique dans la capitale entravent l'expansion de la vie régionale. A peine si Pécs, Szeged, Debrecen et Miskolc polarisent-ils l'espace dans un court rayon de 60 à 80 km. Sur tous les fronts, ces grandes villes doivent lutter contre la présence de Budapest. Les rivalités qui opposent les chefs-lieux de département, loin d'améliorer leur équipement uniforme et non complémentaire, affaiblissent leur rôle de transmission des décisions et les placent tous les jours un peu plus dans la dépendance de la capitale.

Ainsi tout le réseau urbain est dépendant de Budapest. Non pas seulement que la capitale occupe le sommet de pyramide urbaine, mais elle est en relation privilégiée autant avec les centres de premier ou de deuxième niveaux que les centres de troisième ou même de quatrième niveaux. De la sorte, Budapest est le centre régional de réseaux de la Transdanubie Septentrionale, de la Transdanubie Méridionale, de la Dorsale du Nord et de l'Alföld.

Dans quelle mesure une telle situation est-elle avantageuse ou au contraire contraignante dans l'évolution socio-économique du pays ? Le dynamisme urbain, la polarisation urbaine reflètent une période de développement économique qui se termine à la fin des années 1960. Le nouveau mécanisme économique introduit de nouveaux principes de production et de gestion, l'augmentation du niveau de vie accélère et change la consommation, la pénurie de main-

d'oeuvre oblige à chercher de nouvelles orientations ; dans quelle mesure l'espace peut-il être insensible à ces changements ? L'aménagement du territoire est à l'ordre du jour, c'est une nécessité vitale.

C H A P I T R E VI

LES VILLES ET L'INEGAL DEVELOPPEMENT REGIONAL.

Au cours de l'étude de la croissance et des fonctions urbaines, de grandes divergences ont pu être notées d'une ville à l'autre. Les examens de détail soulignent une forte solidarité de situation dans la structure, le dynamisme et l'emprise régionale, à tel point que la position géographique d'une ville donne un classement typologique presque infaillible. Peut-on conclure que le niveau de vie des habitants, le développement des régions sont concrétisés par les caractéristiques de la ville la plus proche ?

Il serait inconcevable de procéder de la sorte. On a pu constater combien ville et campagne ont une évolution divergente depuis la guerre, la ville concentrant des activités industrielles, et la campagne restant traditionnellement agricole. Ville et campagne s'ignorent et l'urbanisation dans sa complexité économique et sociale, demeure

ponctuelle.

Partir de l'idée que toute croissance est liée dans les pays socialistes, à la présence de forces industrielles de production, est une deuxième hypothèse d'autant plus tentante que la corrélation est assez étroite, entre degré d'industrialisation et niveau d'infrastructure. Pourtant, l'intensification de l'agriculture, scientifique et mécanisée, offre maintenant des revenus comparables, sinon plus élevés que l'industrie, il en va ce même pour le tourisme, une activité fort encouragée et très rémunératrice.

Le constat de l'évolution démographique - en particulier l'observation du bilan migratoire - pourrait constituer une autre possibilité d'appréhension du problème. En effet, dans un pays où l'immigration étrangère est inconnue, et où la mobilité de la population est grande, la direction et le volume du mouvement ainsi que leurs transferts d'une zone à l'autre sensibilisent les différences économiques et socio-culturelles. Cet indicateur synthétique qu'est la démographie, s'il s'avère très intéressant pour ausculter le passé, perd beaucoup de sa valeur appliqué à des phénomènes actuels, car en Hongrie, la période des grands mouvements de masse est terminée, les déplacements interrégionaux se ralentissent, remplacés par des mouvements à courte distance (attraction urbaine), comme le montre la figure n° 159.

Il semble donc nécessaire de faire appel à l'a-

nalyse de détail, en essayant de confronter les différents indices disponibles pour retrouver en fin de compte une vue synthétique. Cette analyse a un double but : d'une part, la mise en évidence des inégalités de développement et d'autre part, la définition du rôle des villes dans l'évolution des structures spatiales.

A - MESURE DU DESEQUILIBRE SPATIAL.

Nous envisageons le déséquilibre spatial sous trois aspects : la répartition des forces productrices, la densité et la qualité des communications, le niveau de vie de la population.

1 - L'inégale distribution des moyens de production.

Au cours de l'analyse de la croissance et de l'environnement urbains, nous avons pu étudier quelques données sur le processus de répartition des forces de production comme une des causes de la dynamique urbaine. Il conviendrait maintenant de dépasser les situations locales et tenter une approche régionale.

a) Le double déséquilibre industriel.

Pour l'appréhension du niveau du développement industriel, de nombreuses méthodes ont été envisagées. Ainsi on peut prendre le volume de la production comme un indice représentatif dans les comparaisons spatiales. Se basant sur le niveau de développement général et sur les rè-

gles d'organisation socio-économique, les économistes des pays socialistes estiment que le degré de développement industriel d'une région est fonction de la valeur du matériel et de la concentration de la main-d'oeuvre (1), autrement dit, de "la valeur des moyens de production" et les heures de travail effectuées, conformément d'ailleurs à la théorie marxiste, selon laquelle le travail est seul créateur de valeur.

Partant de ce principe, la répartition territoriale de ces deux facteurs de base donne un aperçu du problème régional. L'emploi dans l'industrie "socialiste" (2) par département, révèle des disparités régionales importantes, comme le montre le tableau XLVII. Le rapport des valeurs extrêmes est de 3,3 si l'on calcule l'emploi sur l'ensemble de la population, et de 16,4 si l'on choisit l'unité de surface comme référence. Le regroupement des départements selon les niveaux d'indice met en évidence une opposition spatiale fondamentale. Le Nord de la Hongrie correspond aux départements qui offrent le plus d'emplois industriels, face au Sud où la production industrielle est déficiente. Komárom, Pest (avec Budapest), Győr, Borsod et Veszprém se détachent par leurs indices supérieurs, tandis que c'est dans Szabolcs, Somogy, Hajdu et Bács-Kiskun que l'on relève les taux les plus faibles (voir figure n° 160).

(1) Bartke J., 1971, p. 72.

(2) Ne comprenant pas l'industrie privée.

TABLEAU XLVII

Répartition de la capacité industrielle, 1973

- a = emploi industriel, mille personnes.
 b = emploi industriel, taux pour 1.000 habitants.
 c = emploi industriel, taux pour 1 km².
 d = valeur du matériel, milliards de Forints.
 e = valeur du matériel, taux pour 1.000 habitants en millions de Ft.
 f = valeur du matériel, taux pour 1.000 km², en millions de Ft.

	Emploi			Valeur du matériel		
	a	b	c	d	e	f
BARANYA	65,3	152	14,5	17,4	40,5	3.822
FEJER	61,1	154	13,9	21,1	52,9	4.828
GYOR	79,0	192	19,7	15,9	38,8	3.975
KOMAROM	71,8	232	32,0	22,0	71,2	9.821
SOMOGY	34,8	96	5,7	5,0	14,0	823
TOLNA	30,7	121	8,5	3,0	12,2	852
VAS	41,7	150	12,2	5,4	19,7	1.631
VESZPREM	71,6	174	13,8	20,8	50,0	4.015
ZALA	37,2	142	11,3	6,6	25,3	2.027
BACS-KISKUN	66,4	117	7,9	6,6	11,8	792
BEKES	53,5	123	9,4	8,1	18,7	1.437
CSONGRAD	66,3	147	15,5	12,4	27,5	2.910
HAJDU-BIHAR	55,4	105	8,9	8,4	16,0	1.354
PEST	99,6	109	15,5	24,3	26,7	3.796
SZABOLCS-SZ.	39,3	70	6,6	6,4	11,4	1.084
SZOLNOK	56,8	130	10,2	9,2	21,1	1.660
BORSOD - A.-Z.	142,6	182	19,6	43,4	55,7	5.996
HEVES	51,7	152	14,2	18,2	53,5	5.014
NOGRAD	37,5	160	14,7	5,4	23,3	2.146
BUDAPEST	547,4	270	1052,7	91,2	44,7	175380
(Budapest-Pest)	647,0	216	93,4	115,5	39,1	16690)
HONGRIE	1710,8	166	18,3	351,4	34,1	3.778

Sans qu'il y ait une correspondance absolue, l'image de la répartition du matériel industriel (selon sa valeur) est très comparable. Le rapport des extrêmes est de 6,2 ou de 21,0, selon la référence d'unité de population ou de surface, et l'on retrouve les oppositions territoriales Nord-Sud, il faut toutefois noter que, Baranya s'apparente aux départements favorisés du Nord, et pour Vas, c'est l'inverse. Komárom, Borsod, Heves, Fejér et Veszprém ont plus de 50 millions de forints de matériel investis pour mille habitants, tandis que Szabolcs, Bács-Kiskun, Tolna, Somogy et Hajdu ne disposent pas du tiers de celui-ci (voir figure n° 161).

Ainsi apparaît une concentration notable du potentiel de travail industriel dans la moitié nord du pays. Les neuf départements de la Transdanubie du Nord, de la Dorsale du Nord, plus la zone de Budapest totalisent 70,4% de la main-d'oeuvre et 76,3 % de la valeur du matériel (1) alors que leur part dans la population du pays n'est que 58,8 % sur 42,4 % de la superficie du pays. Dans le cas de l'Alföld et du Sud de la Transdanubie, on peut parler de retard grave sinon de sous-développement.

Un déséquilibre interne rompt la cohésion apparente des régions septentrionales : la moitié du potentiel industriel de cette zone se trouve en fait concentrée à Bu-

1. K.S.E., 1973.

dapest sur un espace urbain exigu (0,5 km²) vivent deux millions de personnes, le cinquième du pays (1), y travaille le tiers de la main-d'oeuvre industrielle (32,0 %) utilisant près de la moitié (45,5 %) du matériel industriel de la Hongrie. Alors, par rapport à cette exceptionnelle richesse industrielle de Budapest, toute la Hongrie provinciale peut être considérée comme sous-industrialisée.

D'autres indices de la situation industrielle complètent ce tableau pour expliquer la structure de l'industrie. La taille des unités de production varie considérablement d'un département à l'autre ; mais d'une façon générale dans la Hongrie méridionale se multiplient les établissements de petite taille, tandis que la Hongrie septentrionale concentre les grosses unités : 45,7 % des ouvriers de la Transdanubie du Nord, 43,0 % de ceux de Budapest, 51,7 % de ceux de la Dorsale du Nord travaillent dans des usines dont la capacité est au moins égale à 1.000 ouvriers. Les mêmes calculs donnent seulement 33,4 % dans la Transdanubie du Sud et 21,5 % dans l'Alföld (2). Le cadre juridique et financier de ces établissements permet de saisir l'importance et le niveau de leur production : ainsi les entreprises ministérielles concentrent 83,7 - 78,8 - 85,2% respectivement de la main-d'oeuvre totale de la Hongrie septentrionale, et seulement 71,2 et 67,8 dans la Hongrie méridionale.

(1) 2038.787 habitants au 19 janvier 1973; 19,6 % de la Hongrie.

(2) Il s'agit des ouvriers de production à l'exclusion de l'encadrement technique et administratif. Source: K.S.H., 1973.

L'orientation de la production dénote un autre aspect des différences fondamentales. La Hongrie septentrionale optant pour l'industrie lourde se place au premier rang dans ce secteur industriel avec 63,1 - 64,5 - 75,3 % des ouvriers alors que le Sud doté plutôt d'industries légère et alimentaire, occupe dans ce domaine le plus de personnes (50,6 et 55,8 %). L'activité générale de la Hongrie septentrionale se résume à l'extraction des matières premières et à ses compléments, métallurgie et chimie; il s'y ajoute l'industrie mécanique autour de Budapest tandis que dans la Hongrie méridionale prédomine l'industrie textile et alimentaire.

La qualité du travail, ainsi d'ailleurs que la productivité se ressentent de ce partage. Dans la Hongrie méridionale une main-d'oeuvre sans grande qualification, et de ce fait bon marché, attire les industries de niveau technique élémentaire. Suremploi, basse productivité et bas salaires sont ainsi associés. La dispersion des unités de production, de capacité limitée, leur dépendance par rapport aux usines-mères situées dans le Nord, avant tout à Budapest, l'uniformité du profil de production, le manque de coopération et d'intégration entre les différentes unités excluent l'existence de pôles dynamiques, capables d'organisation spatiale.

Si la productivité n'est pas toujours satisfaisante dans le Nord de la Hongrie, la pénurie de la main-

d'oeuvre, (par ailleurs plus exigeante), oblige à rechercher de plus en plus les solutions de meilleure rentabilité. Sur les matières premières énergétiques locales ou importées, des centres puissants se sont installés et l'intégration territoriale est réalisée dans certaines branches de production à l'exemple de la sidérurgie et l'industrie chimique de la Dorsale du Nord, ou de la métallurgie non-ferreuse et de la chimie synthétique de la Dorsale transdanubienne (1).

De nouveau, Budapest se singularise vis-à-vis de tout le pays. A la puissante concentration de la main-d'oeuvre et des moyens de production, s'ajoutent la complexité, le haut niveau technique, l'intégration et la coopération industrielle. Mise à part l'extraction des matières premières, sa présence est déterminante dans tous les domaines de l'activité industrielle du pays, comme le montre le tableau XLVIII.

Si Budapest produit de tout, sa prépondérance tient surtout à l'activité de ses industries qui transforment des produits semi-ouvrés dans les autres centres industriels. Ainsi chargée de l'extraction et de la première transformation des matières premières, la province travaille pour les usines de Budapest ; ou bien il s'agit d'un processus de fabrication limitée, l'assemblage, la finition, le travail de précision se faisant à Budapest. Les diffé-

(1) Schultz J., 1973.

TABLEAU XLVIII

Part de Budapest dans l'industrie hongroise

(Pourcentage d'emploi - 1971)

Extraction	: 3	Chimie	: 42
Energie	: 27	Bois	: 33
Sidérurgie	: 25	Papier	: 51
Construction de machines	: 38	Polygraphie	: 62
Matériel de transport	: 55	Textile	: 42
Electro-mécanique	: 62	Cuir	: 30
Mécanique de précision	: 63	Confection	: 28
Mécanique générale	: 39	Alimentaire	: 48
Matériaux de construction	: 20	Autres industries	: 32
		Bâtiments et T.P.	: 39

rences qualitatives se manifestent aussi dans les parts destinées à l'exportation : près de 60 % des produits quittant le pays sont élaborés à Budapest, mais sa part atteint 95 % dans l'industrie polygraphique, 80 % dans l'industrie alimentaire, 81 % dans l'industrie des appareillages de transmission, 74 % dans la fabrication du matériel de transport, 68 % dans celle des machines et équipements complets industriels. D'ailleurs Budapest produit plus pour l'étranger (30,6 %) que pour la province (28,0 %) et l'importance de la consommation industrielle locale (41,4 %) indique l'intensité des interrelations entre les unités de production de la capitale (1). Il est vrai que la possibilité de coo-

(1) Fodor L., 1975.

pération, la collaboration efficace entre les universités et les laboratoires de recherche, de même que la présence d'une main-d'oeuvre hautement qualifiée sont autant de conditions favorables à une production de pointe. Que la productivité y soit la plus élevée, de 10 à 12 % supérieure à l'ensemble du pays, cela n'a rien de surprenant.

L'examen global fait déjà ressortir le double déséquilibre, à la fois dans la localisation et dans la structure de l'activité industrielle. Le Nord et le Sud de la Hongrie s'opposent clairement, même si le découpage administratif n'autorise qu'une approche grossière de la réalité spatiale. Mais plus nette encore est la place privilégiée qu'occupe Budapest. Les rapports entre la province et la capitale peuvent être résumés par des relations de véritable subordination, et la coopération existant entre les quelques points dynamiques du pays se dérobe lorsque sont remis en question les liens préférentiels que chacun d'eux entretient avec Budapest.

b) Dissymétries de la croissance industrielle et agricole.

Si le Nord de la Hongrie renferme l'essentiel des ressources en matières premières industrielles, la chance du Sud semble être son potentiel agricole : d'excellents sols (tchernoziom, alluvions) couvrent une grande partie de l'Alföld, comprenant six départements, auxquels s'ajoute la partie méridionale de Pest. Ils représentent

la moitié de la surface agricole du pays et la moitié de la population active agricole. Peut-on alors remarquer une compensation économique ? Est-ce que le retard observé dans l'activité industrielle est comblé par une agriculture de haut niveau ?

Le meilleur indice de comparaison nous semble être la valeur de la production agricole commercialisée (1). Calculé pour un actif agricole de département (voir tableau XLIX), cet indice donne un résultat assez proche de la réalité, puisque indépendant de la superficie et des types de production, il exclut l'autoconsommation.

Les indices départementaux varient du simple au double, ce qui est considérable, même si cette variation reste moins accusée que dans l'industrie. Aux deux extrémités de l'échelle on trouve deux départements industriels : Komárom avec 70.600 forints et Borsod avec 32.600 forints par actif agricole. Parmi les départements dont la valeur se situe au-dessus du niveau moyen national, prennent place quatre de l'Alföld et les cinq départements de la Transdanubie du Nord ; par contre, la part individuelle dans la valeur de la production reste tout à fait insuffisante dans les départements de la Dorsale, de même que dans Pest, Szabolcs, Somogy et Zala. L'observation d'autres indices synthétiques (tableau XLIX) modifient néanmoins cet-

(1) Cet indice comprend les ventes de produits aux organismes de gros et à l'industrie, provenant de tous les types d'exploitations, qu'elles soient collectives ou privées. Il ne fait pas mention des ventes au commerce de détail (marché libre). Source de documentation : K.S.H., 1973, chiffres pour 1972, prix aux cours stables de 1968.

TABLEAU XLIX

Répartition de la capacité agricole, 1973

a = valeur du fonds fixe (mille forints par ha de SAU)
 b = valeur du produit commercialisé (mille Ft. par actif agr.)
 c = utilisation d'engrais (kg par hectare)
 d = salaire moyen (mille forints)

	a	b	c	d
BARANYA	22,5	50,1	277	20,0
FEJER	23,1	60,0	296	24,8
GYOR	22,4	53,4	219	24,0
KOMAROM	35,8	70,6	290	24,8
SOMOGY	20,1	40,6	211	18,4
TOLNA	28,1	51,5	271	21,3
VAS	21,7	48,2	183	19,5
VESZPREM	19,8	46,2	185	18,6
ZALA	19,5	33,4	217	17,4
BORSOD - A.Z.	15,1	32,6	123	16,6
HEVES	20,9	35,7	170	18,0
NOGRAD	19,0	33,1	169	17,2
BACS-KISKUN	20,0	42,2	234	22,2
BEKES	19,8	55,2	171	24,3
CSONGRAD	20,2	47,7	166	24,4
HAJDU-BIHAR	17,5	47,4	143	22,0
SZABOLCS - SZ.	18,1	37,3	164	18,1
SZOLNOK	21,1	56,6	167	25,1
PEST - BUDAPEST	20,1	37,9	236	23,4
HONGRIE	21,2	45,4	202	21,1

te image : considérés simultanément, la valeur du fonds fixe (1), l'indice du niveau technique représenté par l'utilisation de l'engrais, plaident en faveur de la Transdanubie orientale (Komárom, Fejér, Tolna, Baranya) au détriment de l'Alföld. La finalité de la production exprimée par les salaires agricoles moyens placent au même niveau trois départements de la Transdanubie du Nord, Komárom, Fejér et Győr, et trois de l'Alföld, Szolnok, Csongrád et Hajdu, suivis de loin par Pest, tandis que les départements de la Dorsale du Nord et de la Transdanubie occidentale ferment la liste.

Il n'est pas possible d'additionner des résultats exprimant des situations particulières, mais le rang souvent comparable des départements permet de se faire une idée d'ensemble. Cinq groupes s'individualisent (2) :

Komárom	(7)	Somogy	(46)
Fejér	(9)	Veszprém	(48)

Tolna	(23)	Nográd	(51)
Győr-S.	(24)	Heves	(54)
Baranya	(26)	Hajdu	(55)

Szolnok	(27)	Zala	(58)

Békés	(35)	Szabolcs-S.	(64)
Pest	(36)	Borsod-A.Z.	(76)
Vas	(38)		
Csongrád	(39)		
Bacs-K.	(39)		

(1) Le fonds fixe comprend la valeur des constructions en dur, des machines agricoles et tout l'outillage ainsi que les véhicules utilitaires. Les chiffres ne concernent que les coopératives agricoles de production.

(2) Somme des rangs obtenus dans les 4 indices du tableau XI.X.

Cette classification, quoique grossière, souligne déjà l'importance des conditions naturelles à l'origine des niveaux moyen et élevé des départements de l'Alföld ou de la Kisalföld. En revanche, les positions confortables de Komárom, de Tolna, de Baranya et même de Vas démontrent que le degré d'intensité des cultures et la maîtrise technologique peuvent corriger les inconvénients naturels.

Ainsi, l'agriculture ne se plie pas à une zonation aussi catégorique que l'industrie. Le rapport des extrêmes pour chaque indice envisagé se situe autour de 2, ce qui offre l'avantage d'atténuer les oppositions observées à l'analyse de la production industrielle.

c) Essai de synthèse sur la structure et le dynamisme des localisations des forces productrices.

Ainsi présentées, les approches de la structure spatiale de l'industrie et de l'agriculture ne satisfont pas totalement l'esprit. D'une part, les indices analytiques ne permettent pas une synthèse convenable et les résultats de l'industrie et de l'agriculture ne peuvent en aucun cas être considérés sur un même plan. D'autre part, le département est une subdivision trop grande, cachant des réalités souvent fort marquantes. Aussi la recherche d'une méthode synthétique est-elle indispensable. La part des unités spatiales dans la formation de revenu national semble satisfaire aux exigences de la démarche suivie.

Le calcul de revenu national retenu par la Hongrie (et les autres pays socialistes) ne reconnaît qu'un seul facteur de production, le travail, et on comptabilise au prix courant, les revenus du travail et le produit social net (1). Ainsi "le revenu national correspond en somme à la notion de produit national net aux prix du marché" (2).

Si l'on connaît les revenus de travail (salaires et bénéfices en nature) pour chaque unité territoriale, le produit social net reste une énigme. Les économistes hongrois estiment que le système de prix considéré doit être celui des prix à la production, et dans ce cas, le produit social se crée en rapport avec les salaires distribués et la valeur du fonds fixe. Le revenu national est donc égal au montant des salaires et des bénéfices distribués, auquel s'ajoutent la part salariale et la part matérielle du produit social net. Des analyses de Bartke et Kulcsár (3) définissent la part matérielle du produit social net comme étant 12,4 % de la valeur du fonds fixe dans l'industrie, et de 10 % de celle de l'agriculture. Le restant du produit social est proportionnel aux salaires et bénéfices, 15,6 % de ceux de l'industrie (4), 18 % de ceux de l'agriculture (5).

(1) Le produit social global est la somme des valeurs de la production brute, consommations intermédiaires non déduites, de toutes les branches de la production matérielle. (Lavigne M., 1970, p. 224)

(2) Lavigne M., 1970, p. 261.

(3) Bartke I. - Kulcsár I., 1968

(4) Bartke I., 1971, p. 84.

(5) Kulcsár V., 1969, p. 146.

A l'échelle locale, salaires et fonds connus. Le calcul du revenu national pour une unité de population le est donc :

- dans l'industrie : montant des salaires + 12,4 % de la valeur du fonds fixe + 15,6 % des salaires,
- dans l'agriculture : montant des salaires + 10 % de la valeur du fonds fixe + 10 % de la valeur de la terre + 18 % des salaires.

Malgré des avantages pratiques indiscutables, cette méthode comporte de sérieuses faiblesses. Les coefficients déterminés sont invariables, supposant ainsi que la rentabilité du matériel et de la main-d'oeuvre n'est pas sujette à fluctuation. De plus, la méthode fait abstraction des différences de productivité. Une région peut être très dynamique, même si elle n'est équipée que de quelques unités de production industrielle occupant peu d'ouvriers, à moment que son profil de production est convenable et que la technologie se hausse au niveau international. De même, l'incidence de l'orientation, de la technicité, de la valeur de la production sur l'agriculture sont minimales en rapport à la main-d'oeuvre qui domine en raison de la hausse des salaires.

Malgré ses faiblesses, la méthode permet de élaborer un indice synthétique intégrant aussi bien des facteurs quantitatifs que qualitatifs ; elle permet de comparer les revenus régionaux à travers l'

l'agriculture, ou les deux activités réunies. Les auteurs ont calculé, pour 1965, les revenus à l'échelon départemental et cantonal, donnant de précieux renseignements concernant la répartition spatiale. Mais les changements de système de comptabilité et des prix ainsi que l'introduction du mécanisme nouveau depuis cette date n'autorisent plus l'utilisation du même raisonnement pour analyser la situation actuelle. Les essais tentés restent peu probants (1). Une nouvelle distribution du revenu national reste à faire.

Notre objectif étant de voir les différences spatiales, avant d'aborder l'aménagement actuel, la connaissance de la situation en 1965 n'est pas sans intérêt. Nous examinons donc la série statistique et les cartes de Bartke et de Kulcsár pour en faire l'analyse (voir figures n° 166 à 169).

L'examen départemental du niveau industriel ne bouleverse pas la classification établie par les indices analytiques. Mais l'écart des extrêmes est remarquablement plus élevé : le revenu national produit dans l'industrie pour 1.000 habitants est de 1,29 million de forints dans le département de Szabolcs et de 12,86 millions de forints (dix fois plus) dans celui de Komárom. Les neuf départements de la Hongrie du Nord fournissent 78,8 % du revenu national industriel.

(1) Fanta Gy., 1973.

Le calcul du revenu national dans l'industrie à l'échelle micro-régionale (1) ne corrige pas ces disparités, bien au contraire (voir figure n° 166). La zone de Várpalota (21,07 millions de forints) possède un revenu cent fois supérieur à celui d'Enes (Nord du Borsod, 0,20 million de Ft.). Dans 15 micro-régions (catégories IV et V de la carte) vivent 42,9 % de la population du pays qui produisent 72,2 % du revenu industriel, possèdent 74,2 % du fonds fixe, emploient 69,4 % des actifs industriels, et perçoivent 70,6 % du total des salaires. En face, dans 39 micro-régions (catégories I et II de la carte) qui réunissent 32,3 % des habitants du pays, on ne trouve que 9 % du revenu national, 7,2 % du fonds fixe, 11,2 % des actifs industriels et 10,5 % des salaires. Seules les 20 petites zones de la catégorie III réalisent un certain équilibre entre population et revenu industriel, 25 % de la population et 18-20 % du potentiel industriel.

La répartition des micro-régions de niveau comparable est moins homogène que l'étude départementale ne le laissait supposer. Certes, le Nord de la Hongrie se caractérise par la présence constante des indicateurs forts ou moyens, mais cela n'exclut pas pour autant les cas décevants, tels les zones d'Enes, de Heves (Sud du département du même nom), de Csorna, de Sátoraljaújkely, qui ont des

(1) Les micro-régions de Bartke sont tracées en fonction d'un centre usinier et de sa zone de recrutement de main-d'oeuvre.

2 Bartke I., 1971, p. 97.

indices parmi les plus bas du pays. Mais l'espace géographique étant naturellement discontinu et hétérogène, les renversements de tendance à l'échelle locale peuvent être perçus comme des signes de compensation spatiale. Plus intéressante s'avère l'observation du Sud de la Hongrie. La sous-industrialisation est loin d'être générale. Des noyaux d'indices élevés existent, comme ceux de Pécs (11,00), Szolnok (6,06), Lenti (6,01), Szeged (5,12), ou Nagykanizsa (5,08).

La répartition du revenu national dans l'agriculture (figure n° 167) tant sur le plan national que départemental, donne une image très différente de celle de l'industrie. Les écarts se réduisent sensiblement : 2,5 entre les départements de Békés et de Pest, 4,7 entre les cantons de Pàpa et d'Ozd (1). Les cartes de répartition donnent une image inverse de celle de l'industrie. Ainsi les neuf départements les plus mal lotis, qui ne produisent que 15,7 % du revenu industriel, concentrent 55,5 % de la production agricole. Peut-on dire que le sous-développement industriel est contrebalancé par un niveau élevé de l'agriculture ?

La somme des revenus de deux secteurs de production, comme le montrent le tableau L et la figure n° 168 ne bouleverse pas fondamentalement le classement des départe-

1' En omettant volontairement de considérer les valeurs de Budapest non significatives.

TABLÉAU L

NIVEAU DE DEVELOPPEMENT DES DEPARTEMENTS EN 1965, SELON L'ORIGINE DU REVENU NATIONAL. D'après Bartke et Kulcsár (1968)

	Revenu national (milliard de Ft.)			Popula- tion en 1965 (mille)	Revenu national pour 1000 habitants (millions de Ft)		
	In- dus- trie	Agri- cul- ture	Indust. + Agric.		In- dus- trie	Agri- cul- ture	Indust. + Agric.
KOMAROM	3,84	1,11	4,95	299	12,86	3,72	16,58
BARANYA	3,23	2,25	5,48	414	7,81	5,45	13,26
FEJER	2,85	2,22	5,07	384	7,41	5,77	13,18
BORSOD	7,22	2,62	9,84	764	9,45	3,43	12,88
VESZPREM	3,27	1,97	5,24	410	7,97	4,80	12,77
BUDAPEST	22,77	0,30	23,08	1.951	11,67	0,16	11,83
EEVES	1,18	3,80	4,98	443	2,66	8,58	11,24
GYOR	2,43	2,00	4,43	400	6,07	5,00	11,07
HEVES	1,76	1,96	3,72	342	5,14	5,72	10,86
TOLNA	0,61	2,13	2,74	256	2,39	8,33	10,72
ZALA	1,23	1,56	2,79	263	4,67	5,90	10,57
SZOLNOK	1,47	3,03	4,50	443	3,32	6,85	10,17
SOMOgy	0,86	2,81	3,67	362	2,38	7,78	10,16
NOGRAD	1,45	0,94	2,39	236	6,14	3,98	10,12
CSONGRAD	1,57	2,59	4,16	436	3,60	5,94	9,54
VAS	0,98	1,42	2,40	276	3,55	5,13	8,68
BACS-KISKUN	1,19	3,58	4,78	563	2,11	6,36	8,47
HAJDU-BIHAR	1,27	2,86	4,13	515	2,47	5,55	8,02
PEST	3,01	2,88	5,89	849	3,54	3,39	6,93
SZABOLCS-SZ.	0,71	2,60	3,31	552	1,29	4,70	5,99
HONGRIE	62,90	44,65	107,55	10.160	6,19	4,39	10,58

rements, fait après examen de l'industrie. Une agriculture prospère survit dans certains des départements sans toutefois les faire disparaître. Tous les départements agricoles élevés, Békés et Tolna progressent rapidement en rejoignant dans le groupe des départements moyennement développés. Szabolcs, Pest, Hajdu et Bács-Kiskun restent toujours très éloignés du groupe de tête : Baranya, Fejér, Pásod, Veszprém. Avant tout, le niveau de développement est fonction du degré d'industrialisation.

La figure n° 169 résume des oppositions régionales plus marquées, plus ou moins heurtées à l'échelon national. Le déséquilibre initial Nord-Sud perd de son intensité. A l'intérieur des départements généralement bien industrialisés, existent des zones où l'industrie et l'agriculture souffrent d'un grave retard : l'Est de Borsod, l'Est et le Nograd en particulier sont significatifs à cet égard. Par ailleurs, on observe un véritable vide créé autour de Budapest. En fait, trois zones distinctes et d'importance variable se détachent par des revenus supérieurs à la moyenne nationale. La première intéresse la Transdanubie (à l'exception de ses marges occidentales) avec 26 centimes sur 40. Aux revenus industriels élevés, s'ajoutent des revenus agricoles moyens (Transdanubie nord-occidentale); en cis, un bon revenu agricole pallie un revenu industriel épuisé (Transdanubie S. Sud).

La deuxième zone à fort développement s'étend

sur la partie médiane de la Dorsale du Nord, entre Salgotarján - Hatvan - Leninváros et Kazincbarcika. Les revenus élevés doivent tout à l'industrie, l'agriculture demeure parmi la moins productive du pays.

Dans le Sud-Est du pays, émerge de la médiocrité des indices de l'Alföld, un ensemble de cantons qui n'offrent pas de valeurs extraordinaires (la plus grande se situe au 18e rang) mais qui sont assez stables : c'est le triangle formé par Szolnok-Szeged-Gyula. Ce classement avantageux provient d'un revenu agricole qui compte parmi les meilleurs du pays, justifiés d'ailleurs en grande partie par les excellentes terres de loess.

Une telle disposition spatiale met en mauvaise posture les deux grandes zones formées par le dernier tiers des cantons, que regroupe tout le Nord-Est, depuis les cantons orientaux du Borsod jusqu'au Sud de Hajdu, et principalement les département de Szabolcs. Dans le Szabolcs, en effet, le niveau également très faible de l'industrie et de l'agriculture ne permet pas à six cantons sur dix d'atteindre le tiers du revenu national moyen par habitant. La deuxième zone pauvre tranche la Hongrie en deux, du Nord au Sud, depuis la frontière tchécoslovaque jusqu'à la frontière yougoslave, à travers l'interfluve Danube-Tisza, d'où émerge comme un îlot de prospérité, la capitale. La distinction d'une troisième zone retardée dans l'Ouest de la Transdanubie n'est pas superflue. Certes, les valeurs atteintes

... meilleures que dans l'Interfluve ou dans le Nord-Est mais, par rapport à l'ensemble de la Transdanubie, le climatage lui est défavorable. Déjà pénalisée par des conditions agro-climatiques très défavorables, cette région est aussi tenue à l'écart de l'industrialisation.

Cette méthode de projection locale du revenu national n'est pas parfaite. Elle ne fait pas suffisamment état du niveau de la productivité, ainsi que le montre le classement de Budapest, déchu en 25^e position. On peut formuler des critiques sur l'importance exagérée ou sous-estimée du taux d'activité générale, et sur la place qu'occupe le secteur tertiaire à l'origine des déformations (1). Il n'en reste pas moins que les dispositions locales des forces de production, les potentialités économiques et humaines sont mises en évidence de façon satisfaisante.

La confrontation de l'ensemble des indicateurs évoqués renforce l'idée du déséquilibre économique spatial opposant principalement le Nord et le Sud et, dans une moindre mesure, l'Est et l'Ouest. Mais, par l'extraordinaire concentration des forces économiques, la capitale domine de toute sa puissance et met en position de sous-développement toute la Hongrie provinciale.

En outre, l'observation des indices structuraux révèle les disparités régionales et un déséquilibre de

(1) On ne dispose pas pour 1965 de statistiques de répartition de la population active par branches économiques.

structure entre régions industrielles et régions agricoles. La situation globale, par secteur, montre que l'effet d'entraînement d'une seule branche économique ne suffit pas à provoquer une croissance générale. C'est ainsi que les zones de production industrielle subventionnent une agriculture reléguée au second plan et que, inversement, les bonnes régions agricoles souffrent d'une sous-industrialisation chronique. Peut-on alors supposer que le déséquilibre spatial est politiquement voulu, correspondant à la stratégie de développement socialiste (marxiste) ?

2 - Les conditions de circulation et de transport.

Le réseau de routes nationales est de 30.000 km en 1973 (1), ce qui donne une densité moyenne de 32 km pour 100 km². A la suite de réels efforts de modernisation, surtout depuis 1958, l'état des routes dans l'ensemble a été amélioré : celles qui ont un revêtement carrossable constituent la majorité de réseau (65,4 %). Bien que les obstacles naturels demeurent insignifiants, le réseau montre des différences fondamentales d'une région à l'autre. La densité de routes favorables au trafic moderne varie de 13 à 34 km pour 100 km² (voir tableau LI). Cette différence est due non pas à la fréquence des localités, mais au niveau du développement industriel local. Par conséquent les départements du Nord du pays sont équipés d'un réseau routier dont

(1) Ne comprenant pas celles qui relèvent de l'autorité des conseils locaux.

TABLEAU LI
ETAT DU RESEAU ROUTIER (1)

	% de routes revêtues	Densité pour 100 km ²	
		routes revêtues	routes de 1e et 2e catégories
Baranya	55,5	18,6	5,3
Borsod	97,3	31,0	11,3
Bystrica	66,5	25,3	7,9
Comana	74,0	26,8	7,1
Colony	57,2	15,6	6,7
Cluj	48,7	15,1	8,0
Cluj-Napoca	76,6	34,3	7,8
Cluj-Napoca	62,0	23,0	7,3
Cluj-Napoca	71,3	31,0	5,2
Cluj-Napoca	46,7	12,3	6,7
Cluj-Napoca	57,8	15,5	3,5
Cluj-Napoca	52,0	16,2	6,1
Cluj-Napoca	55,6	13,5	7,3
Cluj-Napoca	73,8	25,2	9,1
Cluj-Napoca	67,3	22,5	5,5
Cluj-Napoca	73,2	17,5	6,6
Cluj-Napoca	67,6	23,3	4,1
Cluj-Napoca	43,6	26,4	7,9
Cluj-Napoca	61,0	24,2	6,6
Cluj-Napoca	65,4	20,9	6,9

Données du 31 décembre 1972. K.S.H. Területi Statisztikai
Értékelés, 1973, 11, 149-151.

la densité est deux à trois fois supérieure à celle du Sud et de l'Alföld en particulier, tout à fait dépourvue malgré les conditions topographiques plus avantageuses. Dans ces régions méridionales la moitié du réseau est constituée de chemins de terre ou de macadam mal entretenus, transformés en bourbiers par temps de pluie ou imprégnés d'ornières lors de la sécheresse de l'été. Parcourir les régions de sable de l'interfluve ou de Nyírség, traverser les zones argileuses de Békés ou de Zala relève presque de l'expédition des que l'on quitte les quelques routes nationales. Pourtant il ne s'agit pas de routes traversant les champs, mais bien de celles qui relient les habitations. Ce retard du réseau routier n'est pas seulement un handicap économique, mais constitue un facteur de frustration sociale par le fait qu'une bonne partie de la population, principalement celle des micro-villages de la Transdanubie ou des tanyas de l'Alföld, est privée de cet élément de base qu'est la vie de relation.

Il existe un réseau de routes adaptées au trafic actuel mais les travaux de voirie sont si rapidement exécutés qu'ils ne résistent pas longtemps au roulage intensif. Les routes étroites non balisées et bordées d'acotements instables doivent supporter un volume de circulation sans cesse accru alors que le croisement de deux véhicules n'est déjà pas aisé. Le budget d'Etat consacré à l'amélioration du réseau ne permet que l'entretien satisfaisant des routes de 1ère et 2e catégories, soit le tiers

du réseau moderne (6.500 km). Or c'est encore le Sud qui est désavantagé comme le montre le tableau. Dans une plaine presque parfaite, il est surprenant de constater le tracé à la fois sinueux et tourmenté des routes. Le réseau ancien, tributaire de la structure de propriété n'a pas été corrigé au moment de la collectivisation des terres. Les routes traversent tous les villages qui s'échelonnent en chapelet, surtout dans le Sud de la Transdanubie, et comme ils servent aussi aux bêtes et aux chariots, on s'imaginerait combien la circulation en est facilitée. En fait seules les routes nationales de premier ordre peuvent être considérées comme des artères rapides, bien adaptées à la circulation puisqu'elles sont régulièrement entretenues et que leur trajet d'origine corrigé pour éviter le centre des localités.

Toutes les grandes routes du pays partent de Budapest vers les grandes villes de province, mais aucun axe fondamental ne relie les villes de province entre elles. La convergence du réseau vers la capitale est un autre aspect important des inégalités régionales. Dix routes maîtresses se croisent à Budapest, auxquelles s'ajoutent l'autoroute récemment terminée de Budapest-Balaton et dans un avenir proche, celle vers Győr et Vienne (voir figure n° 170). Par contre la circulation reste très malaisée entre les grandes villes de province. Joindre Szeged à partir de Debrecen, ou atteindre l'Ouest de la Hongrie depuis Pécs nécessite du temps et de la patience.

Sur les axes routiers, le manque d'ouvrages techniques appropriés est à l'origine de points noirs redoutables. Les passages à niveau sur certains grands axes en constituent des exemples typiques, véritables pièges : la grande route qui relie Szeged à Pécs ne comporte pas moins de quatre passages à niveau sur 20 km entre Baja et Bâtaszék, la route nationale n° 8, en a sept dans la traversée du département de Veszprém, etc... Les files de véhicules s'allongent et on n'a que la ressource d'espérer patiemment que le panneau signalant que "la barrière peut rester fermée au delà de dix minutes" n'est qu'un vestige malencontreusement oublié. Un autre écueil tout aussi éprouvant se présente lors du franchissement des grandes rivières, Danube et Tisza. Les ponts, rares et étroits, utilisés en même temps par la route et le rail (1) ne permettent qu'une circulation à sens unique et, comme le train est toujours prioritaire, pour peu qu'il se trouve un garde particulièrement zélé, l'attente peut durer une demi-heure et plus. Les ponts de Szeged-Algyő sur la Tisza et de Baja sur le Danube sont des goulots d'étranglement pour la circulation dans le Sud de la Hongrie (2).

La circulation ferroviaire présente des caractères semblables dont les conséquences sont d'autant plus graves que le train en Hongrie reste le transport essentiel.

(1) Sauf ceux de Budapest et de Szolnok.

(2) L'inauguration du deuxième pont (ferroviaire) de Szeged-Algyő est attendue pour 1975.

avec 62,8 % des voyageurs/km et 65,9 % du tonnage/km transporté. Le réseau est dense (8.800 km); mais ancien, datant essentiellement du début du siècle, avec de nombreuses voies coupées par la frontière du Trianon, ce qui perturbe sérieusement la cohésion de l'ensemble. Les voies uniques sont les plus nombreuses (1.158 km de voie double) et les locomotives à vapeur constituent le gros du matériel roulant ferroviaire hongrois. Les voies anciennes ne supportent pas une forte augmentation de charge ni une amélioration de la moyenne horaire. Beaucoup d'omnibus circulent même sur les grandes lignes, à 20 ou 30 km/h., les trains rapides express atteignent difficilement 60 km/h., et seul le "Wiener Walzer", sans arrêts entre la frontière et Győr, peut s'enorgueillir d'une performance horaire de 90 km/h.

La partie du réseau qualitativement la moins satisfaisante se situe encore dans le Sud. Pas de voie double ou électrifiée, et qui plus est, le dixième de réseau qui est constitué de voies à écartement étroit. Les itinéraires se compliquent à souhait et se révèlent tout à fait insuffisants dans le sens Est-Ouest. Ainsi pour aller de Pécs à Szeged, par train direct, cinq heures sont nécessaires en raison de l'allongement irrationnel du trajet (271 km contre 189 par la route); de Szeged à Debrecen, cinq heures et vingt minutes pour 268 km avec en plus un changement (150 km à vol d'oiseau, à travers la plaine). Les exemples sont innombrables. Les relations ne sont com-
modés que vers le Nord, en direction de la capitale.

Comme pour le réseau routier, Budapest est le point focal de toutes les voies ferrées importantes diffusant dix grandes radiales dans toutes les directions (voir figure n° 170) ; ce sont les seules lignes supportant une charge élevée et des vitesses convenables. L'électrification des axes vers Győr (-Vienne), Miskolc, Debrecen (-Kiev) renforce le rôle centripète de la capitale. Dans le Sud de la Hongrie (à Baja) le passage sur le Danube est dérisoire, comparé aux multiples possibilités offertes par Budapest pour relier les différentes parties du territoire. En partant de Pécs, ou de Szeged, pour atteindre n'importe quelle autre grande ville, l'itinéraire le plus rapide est celui qui passe par la capitale.

Les lignes rapides organisées récemment visent avant tout l'accès rapide de la capitale : sur les vingt-huit trajets mis en place en 1972, seuls trois n'intéressaient pas directement Budapest (Miskolc-Szeged, Szombathely-Zalaegerszeg-Pécs, Szeged-Pécs). Mis à part l'environnement immédiat des grandes villes de province (60 km), Budapest est la grande ville la plus facilement et la plus rapidement atteinte à partir de n'importe quel point du territoire (voir carton de la figure n° 170).

Pour la concentration de toutes les voies de transport, Budapest bénéficie d'une situation économique exceptionnelle. Elle est aussi le plus grand centre de transit, le pivot essentiel des relations inter-régionales.

La capitale devient un énorme entrepôt et le centre de distribution pour tout le pays. On comprend alors que la rentabilité des activités industrielles y semble la plus assurée et l'intense activité d'échanges l'a placée en position de domination vis-à-vis du reste du pays. Ce rôle de commandement exige une infrastructure très lourde et provoque des flux puissants : 36,1 % du total des actifs employés en Hongrie dans le commerce, 30,5 % de ceux du transport résident dans la capitale, 29,4 % des marchandises transportées sont effectuées par des entreprises, 32,1 % des envois postaux la concernent et elle intervient pour la moitié (49,8 %) dans le trafic téléphonique du pays (1).

3 - Les différences territoriales dans les conditions de vie de la population.

La répartition régionale des forces de production ainsi que les moyens de communication donnent le schéma de l'économie nationale. Elle agit sur l'activité de la population, sa structure socio-professionnelle, sa mobilité. Mais dans quelle mesure cette influence s'exerce-t-elle sur ses conditions d'existence, la vie quotidienne au point de parler d'inégalité de niveau de vie ?

Ces questions abordent un domaine malaisé à définir, car les facteurs qui déterminent le bien-être d'une

1. Szondi G., 1973.

population relèvent souvent d'une trop grande subjectivité. L'opinion publique estime que le niveau de revenu par habitant est l'indication principale du niveau de vie. Mais l'équipement, l'environnement, la qualité des biens accessibles n'interviennent-ils pas autant ?

Nous essaierons d'analyser successivement trois domaines pour approcher le problème : le niveau d'équipement socio-culturel, les revenus et la consommation de la population.

a) Les divergences de l'équipement socio-culturel.

Nous disposons d'une série statistique assez complète sur les valeurs de l'infrastructure, à l'échelon départemental. Ne voulant pas donner l'avantage à un aspect particulier de la situation, nous avons regroupé les indices en trois domaines considérés comme les plus caractéristiques : l'équipement des logements, la desserte médico-hospitalière, et les conditions de l'enseignement. Les indicateurs pris en compte sont les suivants :

- équipement des logements : pourcentage de logements pourvus d'électricité, d'adduction d'eau, de tout-à-l'égout, de gaz de ville.

- équipement médico-hospitalier, nombre de places dans les crèches (pour mille enfants en âge correspondant), nombre de médecins (pour dix mille), population pour un médecin de secteur, nombre de lits d'hôpitaux (pour dix mille).

- équipement de l'enseignement : nombre de places dans les maternelles (pour mille enfants en âge correspondant), élèves par classe et élèves par maître dans les écoles primaires, élèves par classe et élèves par enseignant dans les collèges et lycées.

Pour chaque indicateur nous avons comparé le taux de chaque département à celui qui possède la meilleure situation (recevant l'indice 100). Puis, par le même procédé, nous avons établi les écarts par rapport au département le mieux placé dans chacun des trois types d'équipements considérés. Enfin un nouveau classement suivant la même démarche permet d'obtenir un indice de synthèse pour tout l'équipement socio-culturel. Les résultats sont contenus dans le tableau LII.

La forte dispersion des valeurs départementales en ce qui concerne les conditions de logement est due avant tout à l'équipement (adduction d'eau et tout-à-l'égout) avec des extrêmes qui sont très accusés : si plus de la moitié (55,5 %) des logements de Komárom reçoit l'eau courante, et plus du tiers (37,0 %) de Győr bénéficie du tout-à-l'égout, en Szabolcs les pourcentages respectifs ne sont que 9,2 et 3,7 ! Le classement (par rapport au département de Győr) souligne une opposition fondamentale entre la Transdanubie septentrionale et l'Alföld ; cependant que la Dorsale du Nord et la Transdanubie méridionale occupent une position intermédiaire.

TABLEAU LII

Conditions de vie de la population
Indices d'équipement 1972 (1)

	Equipement			
	Logement	médico- hospitalier	Enseignement	Total Baranya = 100
Budapest	167,7	158,6	94,2	149,1
Baranya	91,3	100	91,0	100
Komárom	98,8	85,9	89,7	97,3
Győr-S.	100	76,7	96,4	96,7
Csongrád	69,6	99,5	100	95,4
Vas	83,9	86,4	91,9	92,9
Tolna	61,4	90,1	99,4	88,9
Veszprém	80,4	75,2	86,8	85,9
Zala	73,6	75,5	90,4	84,8
Nográd	63,7	79,6	95,1	84,5
Fejér	83,2	72,3	81,6	84,0
Hajdu	67,9	80,4	83,7	82,2
Somogy	62,4	76,9	86,3	80,0
Borsod-A.Z.	70,1	78,6	75,1	79,4
Szolnok	52,7	81,6	89,0	79,1
Heves	62,2	76,8	82,9	78,6
Békés	50,0	73,9	96,8	78,2
Bács-Kiskun	52,4	71,3	92,0	76,4
Pest	58,2	62,0	86,6	73,3
Szabolcs-Sz.	46,7	61,2	78,1	65,9

(1) K.S.H. Területi Statisztikai Évkönyv, 1973.

Ces différences régionales profondes ne proviennent pas seulement du choix des indices. Pour un observateur peu averti, ces statistiques concrétisent une réalité aperçue dans le paysage. Nombreuses sont en effet, dans l'Alföld, les maisons sans étage, construites de matériaux élémentaires, au toit de roseau et au sol de terre battue. Les agglomérations s'étendent indéfiniment, en prenant certes des apparences extérieures urbaines, mais en ignorant les commodités modernes. Les grands bras des puits à balancier levés vers le ciel, rappellent les difficultés de l'approvisionnement en eau, qui se fait en pompant la nappe phréatique toute proche, ou encore, en recueillant, dans une petite citerne, l'eau de pluie utilisée pour les travaux ménagers. Le lavoir municipal est inconnu, mais on fait parfois la queue devant les puits artésiens. Malgré l'étendue en surface des maisons, la partie habitable est exiguë et comprend généralement deux chambres (dont une, "la chambre propre" est réservée aux visiteurs) et la famille vit à la cuisine. Le cabinet de toilette, rudimentaire, ne fait pas partie de l'habitation et se situe vers la basse-cour et les dépendances. L'image est différente dès que l'on franchit le Danube, en allant vers l'Ouest. Mises à part les marges extrêmes du Sud et du Sud-Ouest assez isolées (Ormányság, Gécsej, Orség, Belső-Somogy) la Transdanubie apparaît plus développée. L'organisation des villages est plus rationnelle, les matériaux utilisés dans les constructions, plus uniformes et plus solides, puits

et citernes se font plus rares. Il serait vain pourtant de chercher à opposer au Nord la mentalité retardataire du Sud, alors que le sous-développement de l'Alföld provient de la différence des équipements collectifs, au bénéfice du Nord. Lorsque le modernisme rend la vie plus agréable, et qu'il peut en profiter, le paysan de l'Alföld en use volontiers : les cuisinières à gaz, les appareils électriques sont aussi fréquents dans l'Alföld qu'ailleurs et les constructions individuelles soignées sont même plus nombreuses.

Ce retard d'équipement est inhérent en grande partie, au mode d'habitat. Si l'on recense les localités qui possèdent adduction d'eau et tout-à-l'égout, les départements de l'Alföld devancent et de loin, celles des autres régions de Hongrie. Dans 96 % des communes de Csongrád existe un réseau d'adduction ; les pourcentages sont 78 en Bács, 87 en Szolnok, 60 en Békés, 62 en Hajdu, 42 en Pest, tandis que les meilleurs taux de la Transdanubie atteints par Tolna et Komárom, sont 53 et 47 ! (1). Mais très peu de logements dans l'Alföld bénéficient de ces équipements collectifs, étant donné l'extension non contrôlée des agglomérations et la dispersion de la population dans les tanyas. L'habitat plus concentré en Transdanubie réduit le coût des installations et, quand des travaux d'assainissement sont entrepris, ils profitent à l'ensem-

(1) K.S.H., 1973.

ble des communes généralement peu étendues.

Une deuxième cause peut être recherchée dans le degré d'urbanisation. Une plus grande concentration de la population dans les villes, et en particulier dans les plus grandes villes doit influencer favorablement les taux d'équipement. La comparaison de la situation des villes et villages met en relief un nouveau facteur de déséquilibre. Dans la Transdanubie du Nord, les différences ne sont pas accusées entre l'équipement des villes et celui des villages, le niveau restant d'ailleurs élevé. En revanche dans la Dorsale du Nord et la Transdanubie du Sud, au bon niveau des villes correspond un retard d'équipement des villages. Dans l'Alföld enfin, villes et villages affichent de concert un retard grave de l'équipement (1).

On est tenté de mettre en parallèle degré d'industrialisation et niveau d'équipement des logements dans une région donnée. En effet, le Nord de la Hongrie possède une avance incontestable. L'implantation des usines a souvent nécessité la création d'une infrastructure technique, qu'il était par la suite facile de compléter pour desservir la population. D'ailleurs nous avons pu souligner combien, dans le développement des villes, les unités de production jouent un rôle dynamique grâce aux services qu'elles créent du fait de leur présence. La concentration industrielle intervient malgré tout plutôt indirectement :

(1) Mis à part Szeged et Szolnok.

l'immigration massive a absorbé sur place dans les régions industrielles les crédits d'Etat destinés à la construction. Les logements construits alors sont pourvus de tout le confort (1) et cette politique du logement a une incidence sur les résultats d'équipement de l'ensemble des immeubles. Entre 1960 et 1970 - selon le département - 25 à 45 logements pour mille habitants ont été construits par l'Etat dans la Dorsale tandis que dans l'Alföld, ce taux reste en dessous de 20 (2). Pourtant l'industrialisation n'a pas eu le même effet favorable partout : les taux d'équipement des trois départements de la Dorsale du Nord sont très inférieurs à ceux de la Transdanubie. L'industrialisation plus ponctuelle, limitée à la seule extraction, en est une des causes. Mais il est indéniable que l'héritage historique détermine en grande partie les divergences.

Contrairement à la situation des logements, la desserte de la population en services médicaux et scolaires est nettement plus équilibrée, confirmant ainsi l'indiscutable réussite de la politique sociale égalitaire entreprise depuis 1950.

La détermination précise des secteurs médicaux, l'assignation d'une clientèle au médecin sortant des Facul-

(1) Selon les critères de l'époque.

(2) Komárom 43, Fejér 30, Baranya 30, Győr 26, Veszprém 26, Borsod 28, Pest 8, Szabolcs 9, Bács 13, Békés 13, Hajdu 16, Csongrád 18. D'après Bodri F., 1973.

tés sont à la base d'une organisation sociale rationnelle. Cela explique que les indices concernant les services de santé varient peu d'un département à l'autre. Certes Baranya et Csongrâd marquent une petite avance sur les départements voisins, cela est dû à la présence des Universités de médecine de Szeged ou de Pécs. Mais pour les autres départements, la situation est équivalente à l'exception de Szabolcs et Pest toujours nettement en retard.

En ce qui concerne les conditions d'enseignement, l'équilibre est encore mieux réalisé : vingt-cinq points seulement séparent le meilleur département (Csongrâd), du moins favorisé (Borsod). Mais si pour les services de santé on peut évoquer un des meilleurs taux de deserte enregistrés dans le monde (1), l'égalisation des chances devant l'enseignement n'est pas tout à fait celle que l'on espérait : les classes demeurent surchargées, depuis la maternelle jusqu'aux classes terminales ; près du tiers (29,1 %) des classes primaires par exemple doit être utilisé par des groupes qui travaillent dans un système alternatif (matin et après-midi) et dans les établissements d'enseignement secondaire l'effectif est en moyenne de trente-six élèves par classe.

Les critères d'équipement retenus confirment la prééminence inattaquable de Budapest, qui se place en tête, devançant le meilleur département avec des indices

(1) En 1972, pour 10.000 habitants on compte en moyenne 23,3 médecins, ce qui donne 2.338 habitants par médecin.

une fois et demi supérieurs (tableau LII). A priori, il est difficile de comparer une ville à un département qui, comprenant une population rurale nombreuse, a forcément un taux d'équipement moyen plus faible ; mais cette inégalité profitable à Budapest, prend plus d'acuité précisément dans les domaines où l'équipement fait cruellement défaut en province. Ainsi, Budapest, le cinquième de la population du pays, possède 45,6 % des logements du pays équipés d'eau courante, 59,1 % des logements reliés au réseau de tout-à-l'égout, 45,8 % des logements bénéficiant du chauffage collectif, 54,5 % concernés par le ramassage des ordures ménagères et 61,2 % des logements desservis par le gaz de ville. L'avance de Budapest est encore incontestable dans les secteurs où pourtant la desserte de la population provinciale est assurée dans de bonnes conditions. Aussi 39,3 % des médecins généralistes et 47,7 % des médecins spécialistes exercent-ils à Budapest et c'est là encore que l'on recense le tiers des lits d'hôpitaux (33,1%) du pays. Encore n'est-il question que de l'équipement de base. Plus le critère qualitatif intervient, plus le décalage par rapport à l'ensemble du pays est grand. Pourtant l'indice global de l'équipement de l'enseignement n'est pas le meilleur du pays (94,2), indiquant un manque quantitatif dont l'enseignement n'est pas seul à en faire les frais. Malgré les efforts louables de la municipalité (33,5 % de logements construits en 1972 dans la capitale) les logements sont en nombre insuffisant, et la superficie

habitable exiguë (52 m2 en moyenne) : crèches, maternelles, écoles primaires font régulièrement l'objet des doléances. Mais même si l'on énumère les difficultés que doit affronter le budapestois, elles demeurent négligeables par rapport au véritable privilège qu'est la vie dans la capitale.

Finalement, la synthèse sur l'ensemble de l'équipement place Baranya à la tête des départements. En dehors de Budapest, très détachée (149,1) quatre groupes s'individualisent : les deux premiers regroupent (dix départements) toute la Transdanubie à l'exception de Somogy, et les deux derniers, toute l'Alföld (sauf Csongrâd) mais aussi la plus grande partie de la Dorsale du Nord (voir figure n° 173).

Le degré d'industrialisation ne suffit pas à expliquer ce partage Ouest-Est du pays, non plus d'ailleurs la part de l'activité agricole. Le facteur déterminant est le degré d'urbanisation, puis la forme d'urbanisation.

b) Les revenus de la population.

Les statistiques sur les revenus de la population sont rares et de valeur variable. En effet, l'Institut statistique fait régulièrement chaque année un sondage sur quatre mille familles, mais ces valeurs portant sur une tranche de population nous semblent insuffisantes pour aborder une étude régionale. En outre, les statistiques ne rendent pas compte du revenu réel de la population car le

travail non déclaré est très répandu ; de même la valeur des revenus provenant du lopin individuel des agriculteurs reste considérable.

Néanmoins, il faut noter quelques faits dignes de retenir l'attention. Longtemps écrasés, les revenus des paysans ont fortement augmenté depuis quelques années, dans les régions au sol fertile et vouées aux cultures délicates, où les revenus des agriculteurs sont supérieurs à ceux pouvant être perçus dans les autres secteurs de l'économie. Les revenus des ouvriers restent plus élevés dans l'industrie lourde que dans les autres branches de la production. Mais cela dépend encore du marché du travail. Dans la Transdanubie du Nord la pénurie de main-d'oeuvre est un stimulant tandis que les difficultés des charbonnages et la mutation économique trop lente à se réaliser ont un effet de freinage sur les salaires dans la Dorsale du Nord. Dans les régions manquant de main-d'oeuvre, le secteur tertiaire qui se développe rapidement, fait concurrence à l'industrie, proposant des salaires plus substantiels. Provoquée par le mécanisme nouveau, l'extraordinaire mobilité de la main-d'oeuvre avantage les villes en plein essor grâce au secteur tertiaire et aux branches industrielles dynamiques, au détriment des villes minières et de celles de l'industrie lourde engluées dans la tradition. Dans les grandes villes, l'importance numérique des artisans travaillant pour leur propre compte, celle des intellectuels titulaires d'un poste de direction, et l'effectif du personnel em-

ployé dans l'industrie du bâtiment améliorent la moyenne des revenus. Enfin, il y a toujours Budapest où les revenus sont traditionnellement plus élevés, les emplois potentiels à la fois plus nombreux, plus variés et mieux rémunérés.

Les statistiques de revenus que l'on peut envisager avec le moins de réticences datent de 1967, et émanent de la Banque Nationale (1). Le tableau LIII en résume l'essentiel. Les différences de revenus sont faibles, si l'on ne compte pas Budapest. De Baranya à Szabolcs, aux deux extrêmes de la liste, l'écart n'est que de 17 %. Les meilleurs revenus sont enregistrés dans la Transdanubie septentrionale et le Sud de la Hongrie, à partir de Baranya jusqu'à Békés. Plus intéressante est la répartition des ménages selon la catégorie de revenus par personne. Dans tous les départements de l'Alföld, les familles économiquement faibles (moins de 600 forints) constituent plus de 10 % de l'ensemble (10,1 à 13,6 %) quoique les revenus élevés (plus de 2.000 forints) soient aussi représentés. Dans le reste de la Hongrie les revenus se maintiennent de façon homogène autour des catégories moyennes 1.200 - 2.000.

Il est peut-être possible de mieux se rendre compte des différences de revenus à travers des signes extérieurs de richesse (voir figures 171-172).

(1) Cité par Bodri F., 1973.

TABLEAU LIII

Revenu des ménages - 1967

	Revenu moyen par ha- bitant (Ft)	Répartition des ménages selon le revenu mensuel par habitant (Ft)				
		moins de 600	600 1200	1200 1600	1600 2000	Plus de 2000
Budapest	1.334	5,3	39,4	26,5	16,0	12,8
Baranya	1.192	9,1	45,1	25,4	12,2	8,2
Tolna	1.180	7,6	47,8	26,0	11,1	7,5
Fejér	1.163	7,8	46,3	26,8	13,7	5,4
Békés	1.158	10,1	46,5	23,8	12,8	6,8
Csongrâd	1.157	12,7	44,8	23,4	12,4	6,7
Komárom	1.149	9,8	48,0	22,6	11,0	8,6
Győr - S.	1.146	7,2	51,0	24,0	10,9	6,9
Pest	1.146	7,7	48,1	27,3	11,3	5,6
Bács-K	1.141	11,7	47,5	20,4	11,5	8,9
Somogy	1.108	8,8	51,6	23,6	11,0	5,0
Heves	1.097	9,8	50,1	26,0	10,8	3,3
Nogrâd	1.087	7,3	52,6	25,8	9,1	5,2
Szolnok	1.059	13,0	52,8	20,1	8,3	5,8
Veszprém	1.059	10,3	52,8	23,1	9,9	3,9
Zala	1.029	11,6	54,3	23,0	7,2	3,9
Hajdu - B.	1.024	13,1	55,4	19,3	8,1	4,1
Vas	1.018	13,5	55,8	21,9	8,9	2,9
Borsod - AZ	1.006	13,6	53,3	22,0	7,8	3,3
Szabolcs - Sz	987	13,4	54,5	19,9	8,7	3,5
Hongrie	1.096	9,5	48,0	24,0	11,4	7,1

c) L'échelle de consommation.

Nous avons choisi quatre indices reflétant le niveau de consommation (tableau LIV) en excluant volontairement ceux de la consommation culturelle intimement liés à l'équipement.

Ces indices sont : la consommation d'électricité des ménages, la valeur des achats commerciaux de biens durables (habillement, électro-ménager, etc.), le nombre d'abonnés de télévision et le nombre de voitures de tourisme, le tout rapporté à l'unité de population.

A partir de ces indices, nous ne prétendons pas exprimer le niveau exact de la consommation ; nous essayons tout au plus d'en extraire les caractères essentiels. Il conviendrait de connaître par exemple l'épargne que réalise la population, les sommes investies dans l'achat d'un appartement, les dépenses consacrées aux loisirs (voyages, à l'étranger, etc.), mais les sources statistiques sont inaccessibles ou inexploitable.

Les chiffres de la consommation d'électricité (basse tension) par abonné, rendent compte de l'équipement électrique des ménages et de la fréquence de leur utilisation. La quantité d'électricité consommée varie de 58,2 kwh en Baranya à 29,5 en Zala, c'est-à-dire du simple au double. L'écart est grand qui sépare Budapest (133,8 kwh) du meilleur département où un ménage consomme en moyenne deux fois moins d'électricité.

TABLEAU LIV

Niveau de vie de la population d'après quelques
indices de consommation. 1972 (1)

	Consomma- tion d'élec- tricité par ménage	Achats de biens durables	Abonnés à la Télévi- sion	Nombre de voitu- res de tourisme	Total Baranya = 100
Budapest	229,3	142,1	112,5	136,0	159,5
Baranya	100	95,6	92,3	100	100
Komárom	94,1	85,1	100	83,2	93,4
Csongrád	85,0	95,3	85,2	79,0	89,6
Veszprém	82,4	90,1	88,7	79,5	87,8
Győr	83,2	94,7	92,8	68,0	87,3
Tolna	72,2	93,8	86,9	80,5	85,9
Somogy	68,9	97,7	83,8	81,5	85,4
Fejér	76,5	90,1	92,8	73,7	85,2
Bács-K.	72,2	100	69,5	82,0	83,4
Heves	69,3	87,7	91,8	73,2	82,9
Békés	70,6	97,0	85,7	56,5	79,8
Pest	91,7	64,2	85,2	67,2	79,5
Vas	68,4	81,3	85,2	66,5	77,6
Szolnok	71,2	82,5	86,1	55,5	76,1
Borsod-A.Z.	76,5	75,3	84,6	55,0	75,1
Nográd	62,2	74,6	87,6	65,2	74,6
Zala	50,9	90,7	73,0	74,2	74,4
Hajdu-B.	68,1	86,8	75,3	49,0	71,8
Szabolcs-Sz.	56,5	73,1	69,9	44,7	62,9
Hongrie	110,6	96,5	90,1	81,7	97,6

(1) K.S.H. : Területi Statisztikai Évkönyv, 1973.

Les achats en bien durables, y compris les dépenses inévitables, comme les articles d'habillement ou de confort ménager, sont équilibrés d'une région à l'autre, les écarts restent modérés. Il n'y a que 1.330 forints par habitant (Bács) à 6.145 forints (Szabolcs). Les chiffres de Pest plus faibles (5.397) sont sous-estimés mais justifiés par l'accaparement de la clientèle par la capitale proche.

Les récepteurs de télévision ont eu un succès considérable dans le pays au cours de la deuxième moitié des années 1960, malgré certaines difficultés. La mise en place récente de nouveaux relais (comme celui de Pécs) a éliminé les dernières zones d'ombre ou d'écoute perturbée. Il reste néanmoins que le degré d'électrification influence la répartition, ce qui explique le taux faible de deux départements (Bács, Zala). A part ces exceptions, la répartition est tout à fait équitable et les taux varient entre 187 et 207, sauf à Komárom (223) et à Budapest (251) où la moyenne est de 1 poste pour 5 habitants.

La voiture personnelle est le signe extérieur de richesse par excellence puisqu'elle est très convoitée par tout le monde, quoique très chère (1), et rare par suite du contingentement de son importation. On compte en moyenne une voiture pour trente-deux habitants, 327 voitures pour dix mille habitants, mais en Szabolcs seulement

(1) Le prix de la voiture la moins chère "Trabant" est de dix mille mille forints, plus de deux ans de salaire moyen.

179 alors qu'en Baranya (404) et à Budapest (544) ; les chiffres atteignent de véritables records.

Ces quatre indices donnent des résultats très contradictoires dans les départements du Sud de la Hongrie (Zala, Somogy, Békés, Bács) qui présentent alternativement faibles et forts indices selon les critères envisagés. Quoi qu'il en soit, Baranya et Komárom gardent leur position supérieure tandis que Szabolcs et Hajdu restent fidèles à leur dernière place.

En résumé, la méthode de calcul envisagée place sans équivoque Baranya en tête des départements (tableau LIV) suivi de Komárom, de Csongrâd, de Veszprém, de Győr. Les huit premières places sont occupées par sept départements de la Transdanubie ; dans les rangs intermédiaires viennent se placer les départements du Sud de l'Alföld, (Csongrâd, Bács, Békés). La deuxième moitié du classement est assez hétérogène puisqu'on y trouve les départements de la Dorsale du Nord et ceux de la Transdanubie occidentale ; fermant la liste, les départements de l'Alföld septentrionale (Szabolcs, Hajdu), accusent trente à quarante points d'écart par rapport à Baranya.

Ainsi soumises à la répartition des forces de travail et de l'infrastructure, les conditions de vie de la population marquent de profondes oppositions territoriales. Qu'il s'agisse d'équipement ou de consommation, la Transdanubie, la Dorsale du Nord, l'Alföld s'individuali-

sent très nettement. La variation d'un groupe d'indices à l'autre est si faible qu'elle ne change pas le classement des départements quel que soit l'indice envisagé. Le classement final des départements selon l'équipement et la consommation est le suivant (voir figure n° 113).

Budapest	154,3	Heves	80,8
Baranya	100	Bács-K.	79,9
Komárom	95,4	Zala	79,6
Csongrád	92,5	Nógrád	79,5
Győr-S.	92,0	Békés	79,0
Tolna	87,4	Szolnok	77,6
Veszprém	85,9	Borsod-A.Z.	77,3
Vas	85,3	Hajdu-B.	77,0
Fejér	84,9	Pest	76,4
Somogy	82,78	Szabolcs-S.	64,4

L'inégalité de développement est manifeste en Hongrie. D'une part, entre Budapest et toute la province, d'autre part entre l'Ouest et l'Est du pays les différences d'équipement et de conditions de vie présentent des aspects multiples permettant de distinguer de grandes zones homogènes selon le niveau de développement auquel elles sont parvenues (voir figure n° 174).

Le Nord-Est : Il comprend les deux départements de Szabolcs et de Hajdu. auxquels s'ajoutent le Nord-Est de Borsod, le Nord de Békés, et l'Est de Szolnok. Cette

grande région (approximativement 18.000 km²) présente des caractères physiques variés, juxtaposant les montagnes volcaniques et calcaires de la Dorsale et les plaines de loess de Hajduság, les collines de sables de Nyírség et la vallée alluviale de la Tisza. Non moins disparate est le peuplement constitué de micro-villages du Nord, des villages géants du Sud, en passant par toutes les formes intermédiaires. Le caractère commun à ces immenses espaces est un état de "sous-développement" qui se manifeste par un taux de natalité élevé, la détérioration de la santé de la population (1), une crise grave de l'emploi, à l'origine du suremplei dans l'agriculture et des migrations à très longue distance (2). L'agriculture aux prises avec une nature souvent ingrate donne des rendements faibles, preuve que l'organisation collective possède mal la maîtrise technique et manque souvent d'initiatives hardies. L'industrie est inexistante ; pourtant la région est traversée de part en part par les principales voies de transport d'énergie et de matières premières venant de l'U.R.S.S. L'absence d'infrastructure réduit cette région à l'isolement, à un médiocre équipement, à une faible consommation. Les villes sont nombreuses (douze) mais elles sont à l'image de la région. La plupart d'entre elles en possèdent le titre, reçu en héritage historique, mais sans en avoir le dynamisme, la structure, les activités et la force d'entraînement d'une vraie ville (villes de Hajdu, de Szolnok). A moins

(1) Importance très grande de l'alcoolisme.

(2) Vers Budapest et Miskolc.

que ce soit des villes jeunes (villes de Szabolcs) sans personnalité définie et qui se confondent avec les villages des environs. Ces villes témoignent d'un passé agricole prospère mais, dépossédées de leurs fonctions marchandes, elles sont moins intéressées au développement de l'agriculture et la société urbaine a perdu son dynamisme initial. Seules Debrecen et Nyiregyháza émergent de la masse urbaine grâce aux fonctions tertiaires (administration, enseignement), qui leur assurent un rayonnement régional. Mais il s'agit de villes qui, semblables à celles de toute région sous-développée, tirent leur chance de la détresse des alentours. Elles attirent les migrants qu'elles ne peuvent retenir. Elles forment les jeunes qui vont travailler ailleurs. Elles soignent, distribuent et administrent ; bref elles sont nécessaires, mais manquent tout à fait d'aptitudes pour infléchir favorablement l'évolution régionale.

La région de Tisza moyenne :

Cette zone couvre une grande partie de l'Alföld, axée sur la Tisza, comprenant le département de Csongrád et les contrées de Bács, de Pest, de Szolnok, de Heves, de Borsod et de Békés. Beaucoup de traits précédemment évoqués se retrouvent encore, mais le retard de développement est moins alarmant. La Tisza moyenne est une région agricole prospère, où s'étendent des coopératives solides ; ailleurs, sur des sables préalablement fixés, des coopératives élémentaires et des fermes d'Etat obtiennent des ré-

sultats très encourageants grâce à l'arboriculture et à la viticulture. Des revenus plus élevés, une plus grande circulation de biens et de l'information expliquent aussi que la consommation de la population est réellement plus élevée que dans le Nord-Est. Il reste néanmoins qu'ici aussi la sous-industrialisation et la défaillance de l'infrastructure causent bien des problèmes, rendant les conditions de vie parfois précaires, surtout dans les innombrables tanyas. De même que dans le Nord-Est, l'urbanisation progresse difficilement. Les villes de la région souffrent des mêmes maux, ce qui est la conséquence de la persistance d'une structure villageoise et de l'usure de leur infrastructure. Toutefois, elles ont connu un début d'industrialisation dans les années 1960, et certaines, comme Szolnok, Szeged, Békéscsaba, Kecskemét, Orosháza sont en plein développement. La découverte des matières énergétiques (gaz naturel), actuellement transportées vers Budapest, laisse présager autour de Szeged la naissance d'un pôle industriel qui ajoutera un atout à la croissance déjà remarquable de la grande ville.

La Dorsale du Nord :

La plus grande partie de Nográd. Heves et Borsod forme une unité naturelle qui s'individualise par ses caractères spécifiques de développement. L'industrialisation des vingt dernières années a profondément marqué cette zone, en concentrant les masses humaines dans les bas-

sins de Sajó et de Zagyva, et en dévitalisant totalement les régions rurales. La rapidité de la croissance industrielle, basée sur l'utilisation excessive de la main-d'œuvre, n'a pas été suivie aussitôt d'une restructuration de l'équipement de base ; aussi les conditions sont-elles parmi les plus déplorables du pays. Les salaires élevés dans les mines ne compensent pas cette désolation du milieu. La situation de l'emploi achève de se détériorer depuis la fermeture des mines non rentables et une tentative mal réussie de reconversion. Les conditions de vie sont pires dans les zones montagneuses dominant ces deux vallées au profit desquelles la montagne a été vidée de sa jeunesse dès les années 1950 ; tous les hommes valides migrent quotidiennement vers les vallées. Aucune industrie ne s'y est intéressée et l'agriculture est morte il y a vingt ans. Avec de telles conditions, l'avenir des habitants du Cserhát (Nográd) ou du Cserehát (Borsod) est particulièrement sombre.

A l'abri de l'industrialisation désordonnée, le piedmont méridional de la Dorsale traversé par les axes majeurs de transport Budapest-Miskolc connaît au contraire une croissance remarquable : agriculture riche, industrie récente et moderne, équipement convenable, villes aux fonctions variées (Eger, Gyöngyös, Léninváros). Finalement la Dorsale apparaît comme un assemblage de zones hétérogènes, cloisonnées, où tous les degrés de développement sont présents, et où les problèmes de développement

varient à l'échelle de sous-régions.

Les marges sud-occidentales de la Transdanubie.

La quatrième zone qui affiche un faible développement est une bande étroite le long de la frontière autrichienne et yougoslave, comprend une partie des départements de Vas, de Zala, de Somogy et de Baranya. Zone marginale, collée à une frontière hermétique, elle a été longtemps négligée à cause de sa position géographique. Mais les raisons géo-politiques ne sont pas les seules ; s'y ajoutent les contraintes d'un milieu naturel et humain particulier qui se dresse comme un obstacle majeur au développement : les vallées parallèles, humides, mal drainées, à sol acide, y rejettent l'agriculture vers l'élevage plus ou moins extensif. La myriade de hameaux constituant la trame du peuplement y est un autre frein à la collectivisation et à la rentabilisation de l'équipement. La rareté des voies de pénétration et des villes renforce l'isolement général où se confinent les petits "pays" très typiques et très traditionalistes comme l'Orség, le Göcsej, l'Ormànyság, zones très arriérées comparables à Cserhât, Cserehât ou de Szatmár du Nord-Est de la Hongrie. La seule exception est le triangle défini par Zalaegerszeg-Lenti-Nagykanizsa, où l'exploitation du pétrole a apporté une diversification des activités et une meilleure infrastructure.

La Transdanubie.

A part ses marges sud-occidentales, toute la Transdanubie apparaît par rapport au reste de la Hongrie, comme une région développée. Cela tient à la densité des établissements industriels, la variété de la production, l'intensification et le caractère résolument moderne de l'agriculture malgré des conditions souvent défavorables. De plus l'équipement public et privé, plus largement répandu y favorise le dynamisme urbain. Certes des divergences locales existent du fait même que l'espace y est discontinu, la rupture principale étant matérialisée par le Belső-Somogy. Mais chaque région dans un domaine donné participe au dynamisme. La zone la plus développée dessine un grand "V" couché, en partant de Budapest, en direction de Győr d'un côté et du Balaton de l'autre. Sillonnée par de multiples axes de communication courant vers la capitale, c'est la région la plus urbanisée du pays. Villes et villages ne se différencient que par la taille et les fonctions tertiaires, mais non par les activités productrices ou le niveau de l'équipement et de la consommation.

La région restreinte de Budapest.

La concentration du cinquième de la population du pays, près de 40 % du potentiel industriel et des trois-quarts du tertiaire supérieur créent dans la capitale un potentiel de développement inégalable, qui explique sa puissance d'attraction et le poids de sa domination sur

tout le pays. Pivot des flux économiques par sa position géographique, c'est vers elle qu'affluent richesses et valeurs. Centre économique, elle monopolise les activités de haute technicité. Centre de décision unique dans un pays hypercentralisé, la capitale paralyse la vie régionale et est responsable d'un réseau urbain tronqué. Pôle culturel, elle est sensée symboliser toute la civilisation hongroise, tout en restant "étrangère" au pays par la qualité et la diversité des équipements, par les possibilités multiples d'accomplissement qu'elle offre à l'intelligentsia provinciale sur laquelle elle exerce un attrait continu. Mais cette accumulation sur un espace restreint soulève d'énormes problèmes de fonctionnement. Pendant ce temps, la grande campagne d'alentour, surtout vers l'Alföld, reléguée au rôle de domicile et annihilée par le rythme des migrations quotidiennes, compte parmi les zones les plus défavorisées du pays.

B - L'ANCIENNETE DU DESEQUILIBRE SPATIAL.

Ce double déséquilibre qui oppose Budapest et la province d'une part, et le Nord et le Sud d'autre part, n'est pas l'aboutissement fâcheux de tâtonnements qui ont marqué la planification au cours des trente dernières années. Cette évolution défavorable apparaît plus ancienne

et ses manifestations sont nombreuses et complexes.

Nous pouvons dégager trois périodes fondamentales pour expliquer la situation actuelle : l'occupation turque (XVIe-XVIIe siècle), le retard et les modalités de la révolution industrielle (XIXe siècle) et le traité de Trianon à la suite de la première guerre mondiale.

1 - Les racines historiques : la période d'occupation turque.

Alors que tous les Balkans sont sous le joug turc, la Hongrie au XVe siècle est un pays unifié, riche et fort, ayant repoussé pendant deux siècles les attaques turques au delà des frontières. Après la mort du roi Matthias (1490), le pays s'affaiblit par des luttes intestines liées aux problèmes de dévolution, et tombe en 1526 sous le coup de boutoir des armées turques qui conquièrent la moitié du pays et s'y installent pour 150 ans. La Hongrie est divisée en trois parties (voir figure n°176). Sur la frange occidentale, le "royaume de Hongrie" échoit aux Habsbourg, à l'Est, la principauté de Transylvanie jouit d'une relative autonomie (en reconnaissant la suzeraineté du sultan) permettant une survie de la civilisation hongroise. L'empire turc proprement dit s'insère entre les deux états hongrois tout en s'efforçant de les grignoter méthodiquement. Ainsi une grande partie de la Hongrie actuelle, presque toute l'Alföld et la Transdanubie méridionale sont incorporés à l'empire turc.

La conquête turque installe l'ordre militaire sur ces marges de l'empire : Les chefs guerriers reçoivent des terres et des biens à titre temporaire et se livrent au pillage et destruction systématique. Les habitants qui n'ont pu fuir à temps ou se réfugier dans les "vallées libres", sont vendus comme esclaves sur les marchés de l'empire. Tout le Sud de la Hongrie se vide de ses habitants, les localités sont abandonnées et les terres tombent en friche. Dans l'Interfluve Danube Tisza, 78 % des localités disparaissent (voir figure n° 178), dans la Transtisza 86,3 % (1), le Mezőföld, le Somogy ou la plaine de la Drave, deviennent aussi exsangues. La Dorsale, dans l'ensemble souffre beaucoup moins, même si les incursions farouches et fréquentes des Turcs y entretiennent un climat d'insécurité permanente. La Kiszálföld (au delà de la Rába) se trouve à l'abri de la tourmente, elle est la seule région épargnée où l'on remarque d'ailleurs une augmentation sensible (+ 23 %) du nombre de localités entre le XVI^e et le XVII^e siècles.

Le constat est simple : pendant plus d'un siècle, la vie d'un pays s'est arrêtée. Et là où les villages demeurent, l'insécurité continuelle annihile tout dynamisme. Au moment où l'Europe s'extirpe du Moyen Age, préparée à briser les chaînes du féodalisme pour aborder un renouveau économique, culturel, spirituel, la Hongrie est absen-

(1) Boros F., 1957, p. 466.

te, meurtrie et rejetée des siècles en arrière.

Les Turcs ont détruit sans contrepartie. Les quelques aménagements urbains dans les places fortes comme Buda, Pécs, Eger entre autres restent ponctuels et éphémères. La position géographique de la Hongrie au contact de l'empire turc et de l'Europe chrétienne aurait pu faire naître un commerce florissant. Mais tout oppose ces deux mondes où aucun contact n'est possible ; il s'agit de la lutte d'hégémonie entre deux civilisations diamétralement opposées.

Désertant les régions occupées par les Turcs, la population en fuite cherche abri dans les villes n'appartenant pas aux seigneurs guerriers, mais au sultan, où la sécurité est relativement assurée, même si l'impôt est exorbitant. Dans ces villes le chiffre de population a considérablement gonflé : des villages entiers viennent s'y installer. La ville annexe les territoires abandonnés qui atteignent parfois une dizaine de milliers d'hectares comme à Kecskemét (voir figure n° 179). C'est ainsi qu'apparaît, dans l'Alföld surtout, un habitat particulier constitué d'un semis lâche de très gros bourgs.

Les récoltes étant incertaines, l'agriculture est progressivement abandonnée dans l'Alföld, comme dans la Transdanubie méridionale, au profit de l'élevage extensif, plus adapté aux circonstances. Les troupeaux de bovins sont amenés vers les marchés de la Hongrie royale ou vers Vienne :

cet élevage et son commerce constituant toutes les activités urbaines. L'artisanat est limité aux stricts besoins, les articles industriels sont achetés dans les villes de l'Ouest. Malgré l'occupation turque, les relations d'affaires sont exclusivement orientées vers l'Europe chrétienne.

Dans les villes de la Transdanubie et de la Dorsale, restées libres, la croissance économique, manifeste au XVe siècle, marque nettement le pas. Ce sont des villes de garnisons et les lieux de luttes périodiques. Les activités de commerce et surtout l'artisanat périclitent à mesure que la population civile diminue. Les freins de la croissance sont surtout internes à la société urbaine qui n'a pas la force matérielle et morale pour lutter contre les convoitises seigneuriales ou ecclésiastiques et ne peut attendre l'appui du roi. Le Parlement interdit la création de nouvelles villes libres et il ne reconnaît la liberté aux villes que dans le cas de possession de biens fonciers (1608) ; il maintient les privilèges des nobles habitant dans les villes et octroie au seul conseil départemental (dirigé par la noblesse) le droit de fixer les prix des articles de commerce (1642).

La longue occupation turque aux XVIe et XVIIe siècles fige le développement économique général, le féodalisme se renforce partout. Ces nouveaux liens féodaux constituent des freins à l'épanouissement urbain.

2 - Les particularités du passage au capitalisme et l'affaiblissement du rôle de Budapest.

Aucun changement marquant n'intervient dans la structure sociale et économique au cours du XVIII^e siècle. Une fois le pays libéré, l'effort principal se porte sur le rétablissement des liens féodaux traditionnels. La noblesse hongroise ou étrangère s'applique, avec succès, dans un premier temps à étendre ses privilèges et dans un deuxième temps, à augmenter les charges pesant sur la population rurale maintenue fortement dans les liens du servage. Le régime de la propriété reste encore féodal. Les seigneuries se composent de la réserve ("major") exploitée par le seigneur ou ses fermiers, et les tenures ("jobbágytelek", sur lesquelles le seigneur n'a qu'un droit de propriété matérialisé par des droits et des redevances en nature ou en travail ("robot"). Tout le XVIII^e siècle se déroule sous le signe de la lutte pour la possession de la terre et ses privilèges. Les seigneurs étendent par tous les moyens les "major", et augmentent les redevances en temps de travail. Les "robot" pour faire cultiver gratuitement leurs terres. L'opposition est particulièrement violente entre les seigneurs et les communautés urbaines. Dans plusieurs villes libres, les privilèges anciens sont supprimés et ces villes sont asservies (1). En 1720, sur le territoire de la

(1) Comme les villes "hajdu" ou "jász-kur" qui au temps de l'occupation turque ont obtenu leur liberté en échange d'une armée permanente d'intervention.

Hongrie actuelle on ne recense plus que dix villes libres (1). Les villes affranchies - appelées "mezöváros" - par le rachat des droits seigneuriaux, voient contester les accords anciens et les procès tournent régulièrement à l'avantage des seigneurs. En 1720 on ne compte plus que 250 localités qui, à des titres divers, possèdent quelques privilèges (2) les plaçant au dessus de simples villages de serfs.

Dans ces villes, soucieuses avant tout de leurs prérogatives, les activités économiques non agricoles, comme le commerce et l'artisanat dépérissent. Même dans les plus grandes, comme Debrecen, Buda ou Sopron, l'effectif des agriculteurs atteint 80 % de la population. La société urbaine se compose essentiellement de petits propriétaires et de ^{la} main-d'oeuvre agricole qui leur est attachée. L'accumulation des capitaux, qui parfois est réelle comme à Debrecen, grâce au commerce fructueux de bétail, du vin et de céréales ne s'investit pas dans des manufactures, mais sert à l'achat de terres ou de préférence, de titre de noblesse. Le droit de citoyen très convoité est partout lié à la possession de biens fonciers.

a) La "voie prussienne" du capitalisme.

Dès la fin du XVIIIe siècle apparaissent pro-

(1) Buda, Debrecen, Győr, Sopron, Kőszeg, Székesfehérvár, Szeged, Pest, Pécs, Esztergom.

(2) Droits d'élection du juge, d'organisation de marchés et de foires, d'ouverture de débits de boissons et d'auberge, exemption de corvée contre payement, etc...

gressivement les signes avant-coureurs d'une transformation économique et sociale profonde. La conjoncture favorable que connaissent la culture céréalière en particulier et les produits agricoles de façon générale, pousse les grands propriétaires clairvoyants à moderniser leurs domaines pour pouvoir profiter de la demande du marché européen. L'élevage extensif est abandonné au profit des céréales. L'extension du domaine seigneurial (terres de "major"), l'augmentation de corvées et de redevances sont d'abord recherchées. Mais la rentabilité du travail des serfs est faible et il apparaît plus judicieux d'exiger une compensation en argent. Le capital ainsi obtenu permet l'emploi des salariés agricoles. Une partie des bénéfices réalisés par la vente de produits sur les marchés européens s'investit dans l'exploitation qui se modernise. Intervenant à la suite de la révolution de 1848, la libération des serfs ne perturbe pas la marche de la grande propriété car les paysans désormais libres ne disposent que d'anciennes tenures, les terres de "major" sont conservées par le grand propriétaire. La masse des paysans sans terre libérée constitue désormais une main-d'oeuvre docile, inépuisable, bon marché pour les grandes propriétés.

C'est cette agriculture travaillant pour l'exportation qui fait naître le système bancaire moderne. Le premier organisme de finance, la Caisse d'Epargne ("Pesti Hazai Első Takarékpénztár Egyesület") est fondé en 1836 par un groupe de grands propriétaires; quant aux bénéfices

du commerce extérieur florissant, ils sont confiés à la première banque créée en 1841 ("Pesti Magyar Kereskedelmi Bank").

Dans l'industrie, le retard est considérable. En 1846 on ne compte que 9 machines à vapeur dans toute la Hongrie. La majorité des 453 établissements industriels se trouvent sur les domaines seigneuriaux (1). Dans les villes démunies et affaiblies, le retard prend des proportions inquiétantes. A la fin du XVIII^e siècle, le partage des communaux et la désagrégation des corporations de métiers ne sont pas encore généralisés. Il est vrai que sur cette faiblesse de l'industrie urbaine pèsent des objectifs politiques étrangers aux intérêts essentiels de la ville. Dans le cadre de l'Empire d'Autriche, les territoires occidentaux (Autriche, Bohême) s'industrialisent rapidement, tandis qu'un système de taxes douanières préférentielles est mis en place pour décourager tout travail industriel dans la province de Hongrie. Enfin, en 1840, lorsque le Parlement accorde le droit de création d'entreprise (loi de 1840/17 tc), cette région connaît un réveil industriel. Mais le retard de l'industrie hongroise est tel, que malgré la libéralisation économique, elle ne peut se panser que dans des branches où elle n'a pas à affronter la concurrence des régions développées de l'Empire. Aussi, paradoxalement, c'est l'industrie alimentaire qui sert de

(1) Berend T.I., Ránki G., 1969, p. 141.

base à la révolution industrielle. En 1863, la majorité des machines à vapeur, 308 sur 480 sont des propriétés seigneuriales (moutonneries, sucreries, distilleries, mais les unités industrielles les plus puissantes choisissent déjà un site urbain et nous voyons amorcer leur concentration à Budapest.

Dans le processus de regroupement industriel, la construction des voies ferrées joue un rôle déterminant. Le réseau de l'empire, centralisé sur Vienne, étend de longues bretelles en Hongrie dans le but d'exploiter le potentiel agricole. Les voies construites entre 1850 et 1867 (2.160 km) pénètrent au coeur des régions agricoles. (les deux lignes majeures sont : Vienne-Pest-Szeged-Temesvár et Vienne-Pest-Szolnok-Debrecen) et 35 à 40 % du frêt est constitué par les seules céréales (1).

Les deux facteurs fondamentaux, à savoir la persistance des biens féodaux et la dépendance politique, économique du pays retardent l'épanouissement du capitalisme. Quand, enfin à la fin du XVIIIe siècle et dans la première moitié du XIXe siècle, les chaînes du féodalisme éclatent, seuls les grands domaines agricoles sont capables d'adaptation grâce aux réserves de capitaux. Mais l'accumulation des capitaux est très lente, et ne peut permettre le développement harmonieux de toute l'économie, aussi la révolution industrielle prend-elle des formes et des voies

(1) Berend T.L. Ràrki G.. 1969. p. 95.

spécifiques (1).

Cette évolution qu'il est impossible de soutenir à l'échelon du pays, se développe de façon sélective et entraîne de profondes différences à travers le pays. Les villes et les régions les plus riches dans la Hongrie féodale - Transdanubie, Slovaquie méridionale, Dorsale, Bassin de Transylvanie - périclitent, tandis que l'Alföld se développe très rapidement. Déjà en 1787, au temps du recensement de Joseph II, les villes les plus peuplées sont celles de la grande plaine. Sur les 45 localités dépassant 5.000 habitants (et se trouvant dans la Hongrie d'aujourd'hui) 27 sont de l'Alföld et seulement 11 dans la Transdanubie. Les cinq villes les plus peuplées - Debrecen, Buda, Kecskemét, Szeged et Pest - avec 20 à 30.000 habitants, sont d'autres preuves du renouveau de l'Alföld. En 1869 déjà sur les 19 villes dépassant 20.000 habitants (sans compter Buda et Pest) 14 sont de l'Alföld et la plus grande ville de la Transdanubie. Győr n'est qu'en 8e position (voir figure n° 180).

2) L'expansion industrielle et urbaine de la fin du XIXe siècle.

Après diverses péripéties, le compromis austro-hongrois de 1867 rendant l'indépendance à la Hongrie est un événement capital dans le développement économique.

(1) C'est ce type de passage au capitalisme que les économistes marxistes - d'après l'analyse de Lénine - appellent la "voie prussienne".

C'est dans le dernier quart du XIX^e siècle que la révolution industrielle transforme radicalement les structures.

En cinq ans, de 1867 à 1873, le réseau ferré a triplé, passant de 2.160 km à 6.300 km, amenant de nombreuses activités dans les régions traversées. Par ailleurs les réserves bancaires ont augmenté de 29 millions de korona à 200 millions de korona. La disponibilité de capitaux, l'accélération du transport grâce au réseau ferroviaire dense, la persistance d'une bonne conjoncture agricole se combinent en faveur du développement de l'industrie. A côté de l'industrie alimentaire, longtemps le seul secteur dynamique, apparaissent après la crise de 1871-1873, les autres branches de fabrication, d'abord la métallurgie - liée au développement du réseau ferroviaire - puis l'industrie mécanique, électrique et enfin, juste avant la guerre, l'industrie textile. L'industrialisation suit et explique les progrès de la mécanisation : de 1863 à 1913, la puissance des machines à vapeur passe de 8.100 CV à 930.000 CV, avec une accélération remarquable au tournant du siècle (1). La croissance est indiscutable, même si la structure de l'industrie n'est pas équilibrée, comme l'indique le tableau LV.

A la veille de la première guerre mondiale, l'industrie alimentaire reste la branche dominante de l'économie. Cette orientation est compréhensible à la lumière

(1) 64.000 CV en 1884, 262.000 CV en 1898, 930.000 en 1913. D'après Bernd T.I., Rauti G., 1969.

TABLEAU LV

L'industrie de la Hongrie 1898-1913 (1)

Branches Branches	Emplois mille p.		Capacité machines mille HP		valeur production brute millions de korona	
	1898	1913	1898	1913	1898	1913
Métallurgie, mécanique	80,5	122,5	87,9	153,7	351,2	805,1
Ind. textile	17,3	57,3	12,9	56,9	73,9	242,0
Ind. alimentaire	46,1	77,1	70,0	169,9	645,9	1.287,7
Ind. chimique	12,1	25,5	9,4	31,9	83,8	242,0
Matériaux de construction	31,6	35,8	15,8	66,0	51,3	136,6
Divers	38,5	99,2	34,2	92,0	160,7	418,3
Total	226,1	417,4	230,2	570,4	1.366,8	3.131,7

(1) Berend T.I, Ránki G., 1969, p. 147

de la stratégie des affaires non dans le cadre de la Hongrie seule, mais dans le cadre de l'Empire, dont politiquement et économiquement la Hongrie est solidaire. Ce sont 50 millions de consommateurs que cette industrie satisfait, et elle se trouve en situation de monopole. Par contre, les industries métallurgiques, mécaniques et surtout textiles et chimiques livrent une concurrence, par avance perdue même sur le sol national, aux puissants trusts autrichiens et tchèques. Renforcer les tarifs douaniers pour protéger ces industries est impossible dans le cadre du dualisme austro-hongrois où les intérêts financiers sont unilatéraux et où les décisions émanent de la cour impériale (1), acharnée à défendre l'autorité et les intérêts autrichiens (2).

La politique bancaire rend bien compte de cette situation de dépendance. Les grandes banques hongroises qui naissent après 1867, sont contrôlées par la finance autrichienne et allemande. La plus importante, la Banque de Crédit ("Magyar Általános Hitelbank") est fondée et dirigée par le groupe Rothschild et le "Credit-Anstalt", puis la "Disconto Gesellschaft". Derrière la Banque de Crédit ("Pesti Magyar Kereskedelmi Bank") on trouve le Wiener Bankverein et plus tard la Deutsche Bank. Le troisième géant de la vie bancaire, "Lászlóvitelo Bank", est une émanation de la Länderbank de Vienne qui y est majoritaire.

(1) Les autres "ministères impériaux" sont les affaires étrangères et la défense.

(2) L'autonomie douanière s'est obtenue qu'en 1906 et doit entrer en vigueur en 1917.

A la fin du XIXe siècle, on estime que 55 % des actions des banques hongroises appartiennent aux groupes financiers étrangers, qui possèdent de ce fait 42 % des actions industrielles (1). Ces banques s'intéressent naturellement aux investissements sûrs ou bien à ceux qui présentent un profit récupérable à court terme : construction des chemins de fer, exploitation des mines de houille et de fer, et surtout l'agriculture. En 1900, les prêts hypothécaires accordés aux grands propriétaires représentent 1,7 milliard de korona, 64 % du fonds de capital bancaire. L'ouverture quasiment illimitée du crédit aux grands propriétaires (2), explique la modernisation rapide et l'industrialisation des domaines. L'industrie alimentaire ainsi que les autres branches industrielles (restriction faite de l'extraction et de la métallurgie) ne suscitent pas de grandes concentrations spatiales, la règle majeure de la localisation des entreprises doit être recherchée dans la géographie des grands domaines.

L'expansion du capitalisme est marquée en Hongrie par un autre particularisme, à savoir l'intervention précoce de l'Etat. Il ne s'agit pas seulement de la nationalisation des voies ferrées, mais d'une véritable politique globale d'aide à l'industrialisation. Progressivement, l'Etat met en place entre 1881 et 1906, un ensemble complexe de subventions et de mesures d'encouragement : exo-

(1) Berend T.I., Rànkí G., 1969, p. 121.

(2) Qui possèdent en même temps de solides liens avec les instances politiques de décision.

nération d'impôt sur une période de 15 ans pour toute usine qui a rénové son équipement et qui peut produire des articles jusque là importés (loi de XLIV/1881), puis attribution des prêts d'Etat sans intérêt pour soutenir l'effort (XIII/1890) . l'octroi de subventions d'Etat allant jusqu'au tiers du capital fixe des nouvelles entreprises (1899) ; enfin le Parlement vote en 1907 une loi autorisant l'Etat à subventionner telle ou telle branche industrielle jugée nécessaire dans la stratégie économique et à participer activement au contrôle de la vie économique par l'achat des actions (III/1907). C'est cette intervention de l'Etat qui permet un véritable démarrage industriel tout particulièrement dans l'industrie textile et chimique.

Les transformations économiques du dernier quart du XIXe siècle et du début du XXe, ne touchent pas toutes les régions hongroises également. La force du capitalisme hongrois se concrétise sur un seul pôle économique, Budapest (1). Les grandes régions industrielles sont absentes : en dehors de la capitale, l'industrie demeure ponctuelle, représentée par des entreprises dispersées et de petite taille. La densité des établissements fait apparaître certaines zones privilégiées : Kisalföld, couronne interne carpatique (Dorsale septentrionale), Sud de la Transylvanie (voir figure n° 181). A partir de 1880 pourtant se constituent les premiers trusts, choisissant de préfé-

1 Voir plus loin.

rence la localisation urbaine surtout dès qu'affluent les aides de l'Etat. Progressivement, deux régions à économie forte s'individualisent : Kisalföld et Felvidék (couronne intracarpatique).

La Kisalföld, riche plaine d'alluvions s'étendant sur les deux rives du Danube entre les Carpates, les Alpes et la Dorsale de Transdanubie, bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle entre Vienne et Budapest. Région des grands domaines seigneuriaux, elle profite très tôt de l'intéressement des capitaux autrichiens. L'agriculture se modernise et se tourne entièrement vers le marché de l'Empire. Les innovations techniques, l'introduction de nouvelles cultures (variétés nouvelles de blé, betterave à sucre) sont autant de stimulants pour une industrie agricole prospère (surtout sucreries). Si l'ancien artisanat, florissant au XVIIIe siècle, a été le premier touché par la révolution industrielle, à l'origine du long déclin des villes, dès 1880, ce sont pourtant ces mêmes villes qui renaissent les premières en Hongrie, s'appropriant les formes nouvelles du capitalisme industriel. Le réseau ferroviaire, en améliorant les liaisons entre Vienne et Budapest, déplace les capitaux qui feront de Sopron, de Győr, de Pàpa, de Tata, de Komárom, de Kőszeg, de Szombathely, de Pozsony (Bratislava), de Nagyszombat (Trnavà), de Nyitra (Nitra) de centres textiles importants, associés à l'industrie alimentaire et la réparation du matériel ferroviaire. L'industrie enfin appa-

rue relance le rôle commercial traditionnel de ces villes, non pas seulement dans les relations entre la Hongrie et l'Empire, mais aussi vers les Carpates slovaques, la Styrie et la Transdanubie. La première guerre mondiale intervient, alors qu'elles abordent une phase ascendante d'expansion.

L'exploitation moderne des matières premières disponibles (fer, charbon) provoque une esquisse de région industrielle dans les Monts Métallifères slovaques (Gömör-Szepesi Erchegység), en pleine activité surtout dans les vallées de Zagyva, Sajó, Rima et Hernád. Réunissant une multitude de petites usines et de mines dispersées, la fondation de grands trusts (1) après 1880 donne le départ d'un rapide développement. Si une partie du fer est exportée (vers la Silésie autrichienne), la métallurgie s'implante (Krompach, Tiszolc, Salgotarján, Diosgyör, Ozd, etc...). L'industrie textile rénovée se concentre dans les petites villes, centres traditionnels d'un commerce florissant avec la Silésie. D'une myriade de petites villes surgissent les deux grandes cités ordonnant cette région : au Nord Kassa (Košice) et au Sud Miskolc, dont le développement est très rapide.

Dans l'Alföld, les progrès accomplis sont incontestables tout au long du XIXe siècle. Profitant tou-

(1) "Rimamurány-Salgotarjáni Vasműtársaság", "Eszakmagyarországi Vasműtársaság", "Hernádvölgyi Magyar Vasipari Részvénytársaság".

jours de la demande étrangère, l'agriculture se développe et s'intensifie grâce aux grands travaux d'aménagement hydraulique (canaux de Bácska et de Bânât), à la régularisation des fleuves (Danube, Tisza, Körös), à la fixation des sables (Danube-Tisza, Nyírség), à la construction d'un réseau ferré. La croissance urbaine y est continue et la densité spectaculaire, avec la présence des plus grandes villes du pays. Pourtant cette prospérité cache toute une série de contradictions comme l'absence de l'industrie dans les villes, la vie précaire de millions de salariés agricoles misérables, et leur niveau culturel très faible.

La croissance urbaine de l'Alföld, tout à fait originale, basée exclusivement sur l'agriculture et sur une organisation sociale particulière est jalonnée d'étapes assez nettes :

- Au XVIII^e siècle, les agglomérations agrariques et renforcées au moment de l'occupation turque, ne se disloquent pas, bien au contraire, ces communautés de paysans s'organisent pour faire obstacle aux convoitises des seigneurs et accueillent les serfs fuyant les domaines.

- A la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e, lorsque l'élevage est abandonné au profit de la culture de céréales, contrairement à d'autres régions, on n'observe pas la dispersion de la population ni la formation de villages autour des villes. La société urbaine

communautaire, formée de petits et moyens propriétaires, entend préserver les immenses espaces communaux, les droits qu'ils y ont acquis. Cependant, l'éloignement des terres par rapport à l'habitat est une entrave au rythme des travaux agricoles et l'on verra se multiplier dans les écartes des centres d'exploitation rudimentaires : les tanyas. La tanya est une simple dépendance de la maison d'habitation située en ville.

- A partir du milieu du XIX^e siècle sous la pression démographique, les tanyas prolifèrent et deviennent de plus en plus des habitations permanentes, tout en restant étroitement liées à la ville du point de vue socio-économique. La maison urbaine reste le centre familial, habitée souvent par les vieux parents, et tout habitant de tanya en rêve et travaille pour pouvoir en construire une en ville et s'y retirer dans ses vieux jours. La ville est le centre de relation pour les tanyas, disséminées dans la campagne. Chaque tanya, individuellement, vit en symbiose avec la ville, il ne se produit qu'exceptionnellement des regroupements autonomes capables de donner un royaume de vie indépendant de la ville. Grâce aux chemins de fer qui quadrillent l'Alföld et à l'esprit d'entreprise et d'ouverture du paysan urbain, les villes deviennent les grands marchés par où transitent les produits agricoles vers l'exportation. L'exiguïté des exploitations agit dans le sens de l'intensification : les cultures marai-

chères remplacent fréquemment les céréales, surtout sur de nouvelles terres conquises après la régularisation des fleuves. Certaines villes (Kecskemét, Nagykörös, Cegléd, Kalocsa, Szeged, Mako, Szentes...) en tirent grand profit. L'enrichissement de l'exploitation est pourtant trop fragile pour donner une nouvelle vigueur économique à ces villes. Les capitaux disponibles sont anémiques et ne s'investissent pas dans des entreprises industrielles. L'industrie travaillant en liaison avec l'agriculture s'établit dans les grands domaines seigneuriaux et surtout à Budapest.

- Le tournant du XXe siècle marque de façon décisive l'évolution des villes de l'Alföld. Le partage des communaux, la dislocation de la grande famille (loi de succession ordonnant le partage des biens) accentuent les clivages de classes et une dispersion plus grande encore de la population dans les tanyas. Après chaque héritage, sur des terres divisées, de nouvelles maisons s'édifient, en tant que résidences principales. De plus, la régularisation des fleuves et la bonification des sables de l'Interfluve Danube-Tisza sont contemporains d'une nouvelle conjoncture viticole post-phylloxérique et, dans un second temps, coïncident avec une demande accrue de céréales pendant la première guerre mondiale. Sur les propriétés morcelées (en moyenne de 3 à 7 ha), on cherche à étendre les cultures intensives. Ainsi l'agriculture autour des villes se distingue nettement, par son orientation,

vers des cultures spéciales (vigne, arboriculture, cultures maraîchères), qui occupent une main-d'oeuvre nombreuse : aussi assiste-t-on à la fois à l'accroissement démographique des villes et à la multiplication des tanyas. Au moment où les grands courants de migration drainent vers Budapest et les centres industriels des masses humaines considérables, les villes de l'Alföld, pourtant proches de la capitale réussissent à retenir la leur et même à inverser le courant migratoire à leur profit. A chaque moment difficile, la communauté urbaine a été capable d'innovations, et la croissance urbaine a pu être maintenue grâce à la seule activité agricole (et du commerce induit). Ce dynamisme pourtant n'est qu'apparent, artificiel : les tanyas se désolidarisent de la ville, elles perdent le sentiment d'appartenance à une communauté, ce qui aiguise aussi les oppositions sociales, la petite propriété ne peut plus soutenir la concurrence des grandes exploitations bien organisées et les exploitants isolés rejoignent bientôt la masse déjà majoritaire, des salariés agricoles. L'agriculture dans ces conditions ne peut plus être un facteur de dynamisme. Or l'industrie est absente et le grand commerce est capté par la capitale. Le déclin des villes de l'Alföld commence déjà avant la première guerre mondiale.

c) Le développement exceptionnel de Budapest.

Les géographes ont longtemps cherché à défendre la primauté de Budapest en prenant comme argument l'excellence de son site et de sa situation. Il n'est pourtant

pas avisé d'établir la preuve de continuité et d'opportunité historique comme pour beaucoup de capitales européennes. Au moment du grand recensement de l'Empereur Joseph II (1785-87), Buda avec 23.919 habitants et Pest avec 20.704 comptaient parmi les villes les plus peuplées du royaume de Hongrie, de même ordre de grandeur que Debrecen, Kecskemét, Szeged, Eger ou encore Pozsony (Bratislava) Nagyvárad (Oradea), Kolozsvár (Cluj) ou Zàgràb (Zagreb), aucun indice ne laissant supposer la destinée exceptionnelle que la ville allait connaître. Or, un siècle plus tard, au moment de l'indépendance de la Hongrie et de la réunification de Buda et de Pest, alors que les autres villes atteignent 40 à 60.000 habitants, Budapest dépasse déjà 400.000 ! Le "décollage", la rupture de croissance se place donc au dix-neuvième siècle, plus précisément au milieu du dix-neuvième siècle.

Les recherches historiques mettent l'accent sur quatre facteurs fondamentaux, à l'origine de la croissance fulgurante de Budapest : le pouvoir et l'argent de la bourgeoisie éclairée, attentive à la création d'un Etat moderne ; le choix de Budapest comme symbole de la lutte pour l'indépendance, face à Vienne, coeur de l'Empire ; le passage de l'exploitation féodale à une économie du type capitaliste à la faveur de la concentration des capitaux et des investissements industriels ; enfin, les progrès techniques dans les relations qui ont accéléré les processus de migration et d'urbanisation. Ces facteurs sociaux

et économiques, agissant conjointement, exprimaient initialement une croissance générale à tout le pays. brusquement interceptée et captée par une seule ville qui décide d'orchestrer la croissance de tout le reste du territoire.

Au delà d'une situation géographique privilégiée dans le Bassin des Carpates, le fondement de la puissance de Buda et de Pest est lié au rôle commercial éminent que la ville jumelée joue dès le début du XIX^e siècle. Point focal des routes de l'Alföld qui y franchissent le Danube en direction de Vienne, Pest a très tôt attiré en ses murs les négociants autrichiens et hongrois, intéressés par le volume des produits agricoles destinés à l'exportation. Grand commerce et artisanat florissant que les hommes d'affaires ne négligent pas, font de Pest la cité la plus riche et la plus dynamique du pays.

Le deuxième facteur de croissance est le prestige immuable de Buda, capitale du pays au temps de la Hongrie royale indépendante ; le début du XIX^e siècle qui consacre le réveil national et la prise de conscience des valeurs hongroises font de Buda et de Pest le symbole de la lutte contre l'absolutisme des Habsbourg. Buda et Pest deviennent les hauts lieux culturel et politique d'une bourgeoisie grandissante, cultivée, nationaliste et avide de pouvoir.

Le début du XIX^e siècle correspond à l'accumulation de force et de richesse. L'Université de Hongrie y

est transférée (1784) et on y crée l'Académie de Sciences du pays (1830). Si le Parlement siège toujours à Pozsony, les courants politiques les plus influents agitent Pest (1823-1948) et dans ses cercles littéraires se forment les idées révolutionnaires (1848). La vie commençante intense justifie la concentration bancaire à Pest à partir de 1830 où la bourgeoisie locale a pris une large part ; la création de la Bourse (1863) attire la confiance des hommes d'affaires étrangers. L'inondation catastrophique de 1838 n'a pas eu d'incidence fâcheuse sur la croissance des deux villes, puisqu'elles ont été reconstruites suivant les règles de l'urbanisme moderne de l'époque, débordant de leurs enceintes médiévales. Le cours du Danube a été régularisé pour permettre une navigation plus sûre et consacrer la vocation portuaire de Pest (1). Enfin en 1848, le premier pont définitif lancé sur le Danube et la voie ferrée Vienne-Budapest qu'on inaugure en 1851, assurent l'avenir des villes jumelles.

Initialement, si les conditions géographiques ont eu un rôle important, ce sont les pulsations politiques et économiques qui ont agi en faveur du développement de Budapest. La chance de la ville, c'est d'avoir été la mieux préparée, la mieux équipée au moment où le capitalisme industriel apparaît enfin en Europe Centrale.

Conséquence logique de l'évolution générale éco-

(1) "Duna Gözhajozási Társaság".

nomique dans le pays, Pest allie de plus en plus commerce et transformation des produits agricoles. Les gains obtenus dans le négoce se réinvestissent dans l'industrie alimentaire. Les grandes minoteries se multiplient dans la capitale qui en compte déjà neuf en 1867, quatorze en 1870, transformant le septième de la production nationale de blé dont la moitié est destinée à l'étranger. L'augmentation rapide de la capacité des minoteries (six millions de quintaux en 1967) va de pair avec le développement du transport ferroviaire. En 1854 Pest est reliée à Szeged, en 1858 à Temesvár et au Banât, en 1860 à Kassa et à la Slovaquie orientale, en 1870 à Kolozsvár et à la Transylvanie. Dès 1861, Pest entre en relation avec les ports de l'Adriatique (Trieste et Fiume) se passant de l'entremise de Vienne pour l'exportation lointaine. De tout le Bassin des Carpates, les voies ferrées convergent vers Buda et Pest, centres incontestés de communication du pays. En 1862, sur 1.903 km de voies ferrées, 1.774 km, plus de 80 % du total sont en relation avec les deux villes (1). Cette concentration des voies de communication a nécessité le développement de l'industrie métallurgique et mécanique dont le profit de production est dominé par la réparation et fabrication de matériel roulant, les chantiers navals, construction de machines pour l'industrie alimentaire, fabrication de machines diverses pour l'agriculture (2).

(1) Fedor L., Schultz J., 1972. p. 13.

(2) Usines "Ganz", "Röck", "Schlick", "Oetl", "Vidáts", "Mávág", "Obudai Hajógyár", etc...

L'indépendance de la Hongrie (1867) libère la croissance vertigineuse de Budapest (1), érigée en capitale. La concentration des instances politiques, administratives, économiques, culturelles, agit comme un ensemble de facteurs d'accélération de la croissance. Partant de 107.000 habitants en 1840, la population de Budapest double tous les vingt ans, atteignant le million en 1917. La progression est plus rapide sinon comparable dans tous les domaines de l'économie. Ainsi par exemple, en 1875, arrivent à Budapest 13 millions de quintaux de marchandises et repartent 7 millions, en 1890 les quantités transitées sont respectivement de 24 et 13 millions ; en 1900 41 et 21 millions ; en 1911, 86 millions et 35 millions (2).

A la veille de la première guerre mondiale, si 5,1 % de la population du pays habitent à Budapest, la capitale concentre 27,7 % (225.000) des actifs industriels, fournit le tiers de la production industrielle, contrôle 40 % des biens publics et privés, traite la moitié du trafic de marchandises (3) et son rôle est encore plus important dans le domaine des services.

Les profondes transformations du dernier quart du XIXe siècle n'ont pas créé en Hongrie des villes à l'i-

(1) Buda, Pest et Obuda sont réunis en 1873.

(2) Rànkí G., 1974, p. 53. En 1890, le tiers du volume des importations est constitué de produits agricoles et un tiers de matériaux de chauffage. Dans les importations les produits agricoles interviennent pour un cinquième du volume 70 % sont constitués par les articles industriels.

(3) Rànkí G., 1974, p. 54

mage de Budapest¹. Les plus grandes villes de province (1) ont une population variant de 50 à 70.000 habitants, c'est-à-dire numériquement dix fois moins élevée que celle de la capitale, leur rythme de croissance aussi est nettement plus faible : au mieux entre 1880 et 1900 leur population a doublé (voir tableau LVI).

Pourtant si l'on observe la répartition géographique des villes (figure n° 182), l'esquisse d'un réseau urbain nouveau se dessine. En Transylvanie, Kolozsvár (Cluj) émerge de l'ensemble de petites villes (10 à 20.000 habitants), grâce à sa position de carrefour, et à la puissance de sa bourgeoisie et de sa noblesse, comme la métropole culturelle et commerciale de sa région. La politique de "magyarisation" n'est pas étrangère à cette promotion soudaine. Les villes saxonnes (Brasso, Nagyszeben), jadis prospères, stagnent, faute d'investissement adéquat.

La situation est analogue dans les autres régions carpatiques. Kassa (Kosice), avec ses 40.000 habitants fait figure de grande ville parmi les petites cités de la Slovaquie orientale (Felvidék). Son rayonnement est surtout culturel et commercial. Les autres villes comme Eperjes (Prešov) Ungvár (Užgorod) ou Lőcse (Levoce) gravitent dans l'ombre de Kassa dont elles sont les relais.

Plus à l'Ouest, Pozsony (Bratislava) étend

(1) Population concentrée).

TABLEAU LV

Population des plus grandes villes (1)

En 1869 (mille hab.)			En 1900 (mille hab.)		
1	Budapest	280	1	Budapest	734
2	Szeged	70	2	Szeged	103
3	Szatadka	56	3	Szatadka	82
4	Hodmezővásárhely	43	4	Debrecen	78
5	Pozsony	47	5	Pozsony	70
6	Debrecen	46	6	Zágrát	62
7	Kecskemét	41	7	Temesvár	61
8	Arad	33	8	Hodmezővásárhely	60
9	Temesvár	30	9	Kecskemét	57
10	Békéscsaba	30	10	Arad	56
11	Nagyvárad	29	11	Kolozsvár	50
12	Brasso	28	12	Pécs	44
13	Szentes	28	13	Miskolc	42
14	Mako	28	14	Nagyvárad	40
15	Kolozsvár	26	15	Kassa	40
16	Pécs	24	16	Frume	39
17	Zombor	24	17	Békéscsaba	38
18	Székesfehérvár	23	18	Székesfehérvár	35
19	Szarvas	23	19	Mako	34
20	Békés	23	20	Brasso	33
21	Nyíregyháza	22	21	Sopron	33
22	Cegléd	22	22	Kiskárofélegyháza	33
23	Kassa	22	23	Nyíregyháza	32
24	Zágrát	21	24	Szentes	31
25	Miskolc	21	25	Győr	30

(1) Population dans les limites administratives de l'époque. Dans le cas des villes de l'Alföld la population concentrée est de 20 à 30 % inférieure aux chiffres indiqués.

son influence sur la Kisalföld (surtout sur la rive gauche du Danube) et dans la Slovaquie occidentale, grâce aux liaisons ferroviaires faciles remontant la vallée de Vág (Váh). Sopron, Győr, Nyitra (Nitra) et Trenčén (Trenčín) sont des étapes industrielles. Là aussi, la suprématie de Pozsony vient de son rôle culturel et commercial.

Dans le Sud-Ouest, Zàgràt (Zagreb) qui n'était qu'une ville insignifiante en 1870, triple sa population en trente ans. Sa fortune est liée au fait qu'elle devient la capitale de la Croatie-Slavonie qui, dans le cadre du royaume de Hongrie (Constitution de 1867) jouit d'une autonomie administrative et culturelle. Sa croissance ne doit presque rien à l'industrie (1), mais au rôle culturel (une des trois universités de Hongrie) et commercial au croisement des routes de Budapest-Adriatique et de Klagenfurt-Belgrade. Zagreb donne dans la Croatie, rurale et pauvre, la même image que Budapest dans l'ensemble de la Hongrie.

Au coeur du pays dans l'Alföld, les grandes villes dynamiques se trouvent à la périphérie, loin de Budapest, au contact de la Grande plaine et les Carpates : Nagyvárad (Oradea), Arad, Temesvár (Timișoara). Centres d'échanges traditionnels, ces villes marginales traversent une période de prospérité, grâce à la transformation des produits agricoles, mais contrairement à Budapest, cette première phase industrielle est éphémère, ne constitue pas

(1) En 1900 on y recense 3.145 ouvriers d'usine pour une population de 61.000 personnes! (D'après György A., 1905).

le départ de la grande industrie. Parmi les trois villes, Temesvár apparaît la plus dynamique, se taillant une clientèle régionale vaste, allant de la Tisza et du Maros jusque dans les zones minières des Monts du Banat (Resicabánya, Anina).

D'une façon générale, dans le Bassin des Carpathes, plusieurs réseaux régionaux se tissent autour de villes dynamiques (Kolozsvár, Kassa, Pozsony, Zàgráb, Temesvár), mais dont l'industrialisation commence tout juste avant la guerre. A la différence de Budapest, c'est seulement leur rôle dans le commerce et dans l'organisation des services qui les distingue. Elles sont les fiefs de la noblesse régionale, terrienne. La bourgeoisie naissante et entreprenante est absente. Par ailleurs, leurs positions géographiques à l'écart des grands courants économiques (vers l'Empire) les privent des investissements jugés insuffisamment rentables. Elles ne peuvent être, à l'instar de Budapest, des pôles de développement régional.

3 - Les conséquences du Traité de Trianon.

Cette amorce de développement harmonieux se brise brusquement dans l'aventure de la première guerre mondiale d'où la Hongrie sort vaincue. Par le traité de Trianon (1919), la Hongrie est amputée des deux tiers (71,4 %) du territoire et de la population (63,5 %) mais aussi elle perd 51 % des usines, 44 % de la capacité de production industrielle, la moitié des salaires. La rupture

est brutale et, de ce fait, le poids économique et démographique de Budapest s'accroît formidablement dans la nouvelle Hongrie. D'une année à l'autre, la part de cette ville dans l'ensemble du pays passe de 5 à 11 % pour la population et de 28 à 50 % pour la production industrielle. La convergence des voies de communication, l'existence d'une infrastructure technique et humaine de grande valeur produisent de plus un effet multiplié par lequel de nouvelles concentrations déferlent sur la capitale, comme le seul endroit où les profits peuvent se réaliser à moindre frais et dans le plus court délai. Entre les deux guerres, Budapest intensifie son étonnante domination : en 1938, elle atteint, avec sa banlieue, 1.713.000 habitants (21 % du pays) et détient 46,6 % des entreprises industrielles avec 61,9 % des salariés et sa part atteint 65 % de la production nationale (1).

Le traité de Trianon a causé un lourd préjudice aussi à l'équilibre national, par le fait que les régions de matières premières, ainsi que les villes les plus développées sont détachées de la Hongrie. La sous-industrialisation de l'Alföld prend un relief encore plus saisissant. En fait, la Hongrie, après 1920, se retrouve réduite à la zone de domination directe de la capitale, sur laquelle la révolution industrielle n'a pas eu de prise.

L'agriculture de l'Alföld, exclue du marché

(1) Fodor L., 1975.

international, de plus secouée par la grande crise des années 1930, n'est plus capable d'être une source de prospérité. Les investissements étrangers (surtout allemands) s'orientent vers Budapest ou vers l'extraction des matières premières. Cette tendance s'infléchit en faveur de la Dorsale hongroise : sidérurgie de Miskolc, Ozd, Salgotarján, l'industrie chimique de Várpalota, de Nyergesujfalu, extraction de la bauxite (Ajka, Gánt), du pétrole (Zala), du charbon (Dorog, Pécs, Tatabánya). Toutes ces activités sont étroitement liées aux besoins des industries de transformation de Budapest ou aux intérêts des capitaux étrangers (exportation). Seul dans le cas de l'industrie textile peut-on parler de développement indépendant (villes de la Kisalföld et Szeged).

L'évolution historique montre que les racines du déséquilibre régional actuel sont fort anciennes. La période essentielle est celle du dernier quart du XIXe siècle, celle de l'industrialisation différenciée. Peut-on dire pour autant que les grandes oppositions spatiales existent déjà au début de ce siècle ?

Une étude comparative pour tout le territoire est assez malaisée. car les limites départementales ont changé en 1949. Il est possible néanmoins de se faire une idée des différences qui affectent l'industrialisation en ne considérant que les départements qui, après Trianon, sont restés en majeure partie à la Hongrie. Le recensement

de 1949 publie les résultats selon l'ancien et le nouveau découpages et permet ainsi de corriger les données. Les chiffres d'emplois industriels pour mille habitants (seuls comparables) sont contenus dans le tableau LVII.

La similitude de la situation des départements en 1900 ou 1930 avec le constat actuel (tableau LVI) est frappante. Budapest possède un taux nettement plus élevé que le meilleur des départements ; la Transdanubie du Nord se situe en tête de liste et l'Alföld à la fin, les positions intermédiaires étant occupées par la Dorsale du Nord et la Transdanubie méridionale. Le rang de Pest est surestimé si l'on pense que jusqu'en 1949 ce département comprenait la banlieue industrielle de la capitale. En 1900 quelques nuances non négligeables sont à noter en ce qui concerne les départements de Fejér et de Veszprém où l'industrialisation est plus tardive. Les comparaisons de statistiques témoignent de l'engourdissement de Csongrád et de Hajdu et de la constante progression de Heves. Ces remarques étant faites, il est incontestable que le déséquilibre territorial est déjà amorcé au début du siècle et les grands traits de l'opposition actuelle se dessinent distinctement dès avant la première guerre mondiale.

La situation de domination exagérée de Budapest par rapport au reste de la Hongrie constatée en 1974, n'est donc pas un fait récent, mais trouve ses origines jusque dans la Révolution industrielle. La croissance est saïu-

TABLEAU LVII

Niveau industriel d'après l'emploi

Nombre d'emplois industriels pour mille habitants

1900		1930		1949/a		1949/b
Budapest	220	Budapest	235	Budapest	230	253
Győr	91	Komárom	142	Komárom	189	180
Borsod	90	Pest	141	Pest	158	113
Komárom	86	Győr	112	Borsod	155	115
Nogràd	85	Borsod	107	Győr	134	117
Baranya	78	Nogràd	101	Nogràd	116	118
Csongràd	71	Csongràd	100	Veszprém	109	101
Pest	68	Baranya	99	Baranya	97	94
Hajdu	66	Hajdu	85	Csongràd	92	88
Vas	65	Veszprém	81	Vas	81	81
Veszprém	64	Vas	80	Békés	75	67
Tolna	57	Békés	78	Hajdu	73	61
Békés	54	Fejér	70	Fejér	72	70
Fejér	53	Tolna	69	Heves	71	72
Szolnok	49	Szolnok	69	Szolnok	70	69
Somogy	48	Somogy	65	Zala	61	58
Heves	47	Heves	63	Tolna	61	62
Zala	43	Zala	58	Somogy	59	60
Szabolcs	39	Szabolcs	50	Szabolcs	49	48
				Bács-K.	-	53

taire à la province jusqu'au traité de Trianon qui en paralyse les effets. Dès lors, le déséquilibre spatial ne cesse de s'approfondir pour aboutir à une opposition fondamentale irréversible.

Que le système capitaliste qui sécrète les inégalités tant structurelles que spatiales n'ait pas pu résoudre le problème est un phénomène normal que l'on peut comprendre avec toute la réserve que cela requiert. Il reste à voir comment l'état socialiste, maître des moyens puissants d'intervention n'a fait pourtant qu'antérioriser le retard de la province.

C - CONSEQUENCES SOCIO-ECONOMIQUES DES INEGALITES REGIONALES.

Si les disparités régionales profondes trouvent leurs origines dans l'évolution historique, les orientations économiques n'ont pas provoqué un changement radical des tendances. Au cours de l'évocation du processus de l'industrialisation ou de la répartition des investissements on a pu constater le maintien, sinon le renforcement, de la concentration des biens. Certes les régions "sous-développées" accomplissent de réels progrès, mais les retards pris dans le passé sont difficiles à combler. Or, étant donné le degré de développement atteint par la Hongrie, ces inégalités

régionales constituent de véritables infirmités gênant la croissance économique.

1 - Les contradictions internes de la croissance de Budapest

De l'accumulation résulte une structure économique interne particulière à Budapest, caractérisée par la présence des branches d'activités dynamiques, la coopération interne très poussée au niveau de la production, les relations privilégiées avec le secteur tertiaire et la tutelle sur les activités de province.

D'après une analyse input-output (1) concernant les phénomènes de coopération dans l'industrie de la capitale, 37 % des articles (selon la valeur) proviennent de la capitale et lui sont destinés. Mais comme le tableau LVIII l'indique, dans certaines branches de production, l'interdépendance peut être encore plus forte, c'est le cas surtout des secteurs de l'industrie mécanique, secteurs-clés de l'industrie de Budapest. Les usines de la capitale échangent leurs produits en circuit fermé ou bien travaillent pour l'exportation, la part prélevée par la province étant relativement faible sauf lorsqu'elle joue le rôle de fournisseur (industries légères), ce qui, dans ce cas, signifie une véritable aliénation de la province. La tendance à la concentration verticale de la production est une deuxième caractéristique de l'industrie de Budapest, sensible tout particu-

(1) Fodor L., 1971.

TABLEAU LVIII

Coopération des branches industrielles de Budapest
d'après Fodor L., 1971

Branches industrielles	Provenance %			Destination %		
	Buda- pest	Pro- vince	Etran- ger	Buda- pest	Pro- vince	Etran- ger
Energie	45,3	53,0	1,7	98,0	1,7	0,3
Sidérurgie	20,2	50,6	29,2	53,1	27,3	19,6
Machines et équipements	41,2	48,0	10,8	26,2	34,0	39,6
Matériaux de transport	56,0	35,4	8,6	14,8	14,7	70,5
Moteurs électriques	60,7	29,4	9,9	68,4	23,2	8,4
Appareils de trans- mission	60,2	21,3	18,5	19,1	16,3	64,6
Mécanique de précision	86,1	8,4	5,5	35,2	24,9	39,9
Mécanique générale	24,5	75,5	-	"	"	"
Chimie	31,7	28,5	39,8	24,1	24,3	51,6
Bois et papier	6,3	60,4	33,3	"	"	"
Polygraphie	65,0	35,0	-	"	"	"
Textile	46,7	26,2	27,1	43,0	32,5	24,5
Cuir et chaussures	33,2	61,4	5,4	25,1	47,3	27,6
Habillement	39,3	53,2	7,5	24,2	45,0	30,8
Alimentaire	11,0	76,6	12,4	32,7	54,8	12,5
Divers	51,1	3,1	45,8	49,2	50,4	0,4
Total	37,0	45,2	17,8	37,4	32,0	30,6

lièrement dans l'industrie textile, cette branche de la production qui est peut-être la seule industrie de transformation développée en province. L'indépendance de la capitale vis-à-vis du reste du pays, est ainsi sauvegardée.

La troisième grande caractéristique concerne la nécessité d'un environnement qui n'est pas simplement technique, mais scientifique et humain. Les branches de production à la pointe du progrès collaborent étroitement avec les laboratoires de recherche et les universités ; elles ont besoin de chercheurs et d'une main-d'oeuvre hautement qualifiée qu'elles ne peuvent trouver qu'à Budapest.

De ces trois grandes caractéristiques, il résulte qu'une bonne partie des unités de production ne peut se développer que dans le cadre de la capitale, que les différentes unités sont solidaires, interdépendantes et que tout le développement économique du pays est finalement subordonné à la croissance économique de la capitale. Budapest a si peu besoin de la province que certains économistes (1) avancent la thèse de "l'autarcie économique" et de l'inféodation de la province.

A la condition d'être maîtrisée, une telle force économique peut provoquer des effets polarisants, entraî-

(1) Fodor L., 1971. Il est pourtant difficile de parler d'autarcie car l'approvisionnement ou la commercialisation à l'étranger est de plus en plus forte.

nants, multiples et très complexes (1) ; dans le cas contraire, les effets négatifs pouvaient être aussi déterminants.

Le maintien du niveau de croissance économique a demandé des investissements sans cesse élevés de la part de l'Etat, qui ont été toujours supérieurs à 20 % du budget national au cours des plans quinquennaux (2). Mais le problème crucial qui apparaît dès le milieu des années 1960 est celui de la main-d'oeuvre. Le développement industriel depuis 1945 est "extensif", basé sur la croissance de l'emploi. Or Budapest a totalement épuisé sa réserve de main-d'oeuvre et cela dans un rayon de 100 km. Augmenter les circuits de migration quotidiens n'est plus possible, l'industrialisation de la province et surtout l'encouragement donné à l'agriculture réduisant la masse des candidats éventuels ; en plus, la politique officielle dresse un obstacle à l'affluence des immigrants en imposant la limitation de la population de la capitale.

Le seul exutoire est le développement intensif, la recherche de la productivité. Or l'application du mécanisme nouveau, en introduisant une liberté d'action et de gestion plus grande, a provoqué une nouvelle rafle sur la main-d'oeuvre, solution de facilité éprouvée pour acquérir de nouveaux bénéficiaires. Aussi les entreprises de Budapest in-

(1) Davin L., 1964, Perroux F., 1968.

(2) 1950-1955 : 24 % (industrie 21 %) ; 1956-1960 : 32 % (29) , 1961-1965 : 28 % (24) ; 1966-1970 : 27 % (20).

vestissent-elles en province sans se soucier qu'elles pouvaient priver les établissements de la capitale des finances nécessaires à leur modernisation. Il est incontestable que des progrès sont acquis dans le domaine de la productivité, mais trop lentement, et cela occasionne une baisse de la croissance industrielle de la capitale précipitant d'ailleurs la production nationale dans sa chute. Entre 1963 et 1967, en face d'une croissance industrielle de 9,1 % de la province, la capitale accuse 5,4 % (1) ; entre 1967 et 1969, la croissance annuelle de Budapest tombe à 1,5 %, celle de la province à 4,8 %. La politique contradictoire est soulignée aussi par le fait que pendant que la productivité augmente à Budapest (+ 1,8 %), la valeur du fonds fixe n'augmente que de 2,9 %, tandis qu'en province où la productivité baisse (-1,9 %) les investissements matériels massifs renflouent considérablement le fonds fixe (7,5 % annuellement). Il en résulte un ralentissement du dynamisme de production dans la capitale. Dans la période actuelle, la situation de la capitale est d'autant plus difficile que la conjoncture économique internationale s'est fortement modifiée, et la capitale travaille énormément en relation avec l'étranger : les approches se sont restreintes : matières premières et énergie (dont Budapest est entièrement tributaire) ont renchéri et les prix des machines perfectionnées (d'ori-

(1) Pendant cette période l'augmentation de l'emploi est de 0,1 % à Budapest, 3,5 % en province ; entre 1967 et 1969, les chiffres respectifs sont - 0,3 % et 7,6 %.

gine occidentale) dont les industries de pointe ont grandement besoin, sont devenues pratiquement inaccessibles. Ainsi désavantagée par la pénurie de main-d'oeuvre et de capitaux (les investissements budgétaires baissent régulièrement), de même que par la conjoncture internationale, l'économie de Budapest marque le pas. car la longue période de croissance extensive ne l'a pas préparée à une mutation de structure rapide, à une souplesse d'idée et d'entreprise. Par ailleurs, comme la politique de décentralisation industrielle a été axée sur la seule recherche de la production et non sur la rentabilité, il n'y a pas eu dans le reste du pays la naissance de pôles de croissance compensatoires. Si la part de Budapest dans la production industrielle du pays a baissé, la province n'en continue pas moins d'être aussi dépendante de la capitale qu'auparavant.

La complexité des problèmes de main-d'oeuvre apparaît de plus en plus avec l'essor du secteur tertiaire. Longtemps négligée, la mise en place de réseaux de services est rendue nécessaire pour répondre aux fortes demandes internes en relation avec l'augmentation générale du niveau de vie et de la consommation. Or le tertiaire ne peut être que faiblement mécanisé, et ses besoins en main-d'oeuvre sont continus. C'est encore dans la capitale, de loin le plus grand centre tertiaire du pays, que l'offre d'emploi est la plus grande. Actuellement, la population tertiaire y atteint seulement 42,3 % et de très importantes augmentations sont légitimement attendues. Déjà une compétition est

engagée entre l'industrie et le tertiaire pour s'approprier ou pour garder les actifs de la capitale, ce qui aggrave la situation déjà critique dans l'industrie.

L'effet d'entraînement d'un secteur de l'économie sur l'autre est fort. En 1965, c'est-à-dire avant la véritable phase de la tertiariisation, un emploi nouveau dans un des secteurs provoquait le besoin d'au moins deux emplois complémentaires dans l'ensemble de l'économie de la capitale. Selon les secteurs, les besoins sont les suivants (1) :

Industrie	2,48	Commerce	2,46
Agriculture	2,68	Services	1,90
Bâtiment	2,66	Santé	2,02
Transport	2,62	Education	2,30
Administration	2,12		

Inversement les déséquilibres inhérents à un secteur ont des répercussions sur l'ensemble des activités.

L'hypercentralisation à Budapest, face aux retards accumulés par la province, ont donc finalement des conséquences aggravantes sur la croissance économique générale. La politique du coup par coup, temporaire, contradictoire n'était pas faite pour améliorer la situation qui s'enlise dans des problèmes de fonctionnement insurmontables.

(1) Fodor L., 1971, p. 183.

2 - Le renchérissement de l'infrastructure, la détérioration des conditions de vie.

La concentration industrielle, aussi bien à Budapest que dans la Dorsale hongroise compromet dangereusement l'équilibre spatial et grève en conséquence le coût de l'infrastructure. L'industrialisation hâtive, exacerbée par la production a négligé d'affermir l'infrastructure. Ainsi sa dégradation à Budapest et dans la Dorsale a atteint un degré tel que les perturbations sont fréquentes, freinant la production et rendant très chère toute nouvelle installation. Le manque d'espace et d'eau industrielle, les méfaits de la pollution (1), les difficultés rencontrées dans le transport, le stockage, l'aménagement de l'habitat, la saturation des équipements sont les leitmotivs de la presse et de la télévision. La politique imprévoyante des vingt dernières années, a usé prématurément les équipements dont une bonne partie avait pourtant été créée à la fin du XIXe siècle, voire au début du XXe siècle. Dans la conjoncture actuelle, entreprendre leur renouvellement intégral est impossible, mais leur maintien même dans un état de vétusté avancé, quoique coûteux est vital pour faire face à l'augmentation constante de la consommation. A Budapest par exemple, entre 1960 et 1970, le besoin en eau pour l'industrie a augmenté de 70 %, celui de l'électricité de 87 %, l'utilisation du gaz a décuplé. Considérant le niveau technologique et la structure industrielle actuels, l'augmentation de

(1) Budapest est la ville millionnaire la plus polluée de l'Europe continentale. Cf. Fodor-Schultz, 1972, p. 51.

1 % de la production nécessite par exemple l'accroissement des besoins en eau de 1,4 % et de ceux de l'électricité de 0,8 %.

La médiocrité des infrastructures touche encore plus durement la population qui ne voit pas ses conditions de vie s'améliorer aussi vite qu'elle le souhaiterait alors que les dépenses d'équipement augmentent régulièrement. Seulement les investissements doivent couvrir à la fois le remplacement progressif des équipements désuets et la création de nouveaux réseaux ce qui échappe souvent à la logique du citoyen. La question du logement reste une obsession, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler. Le grand retard provient autant de l'insuffisance des moyens financiers, de la faible capacité de l'industrie du bâtiment que des priorités choisies par les responsables. Si le rythme de construction arrive à assurer actuellement les besoins, il reste que le patrimoine immobilier se dégrade de plus en plus. A Budapest, comme dans toutes les villes de la Dorsale, le délabrement ronge des quartiers entiers. La question de logement freine l'immigration et se trouve aussi être une des causes majeures du malthusianisme démographique observé. De plus les aménagements intérieurs du logement et son environnement socio-culturel sont à l'avenant. La grande concentration primaire, les infrastructures usagées vont à l'encontre de l'amélioration du niveau de vie réclamée par la population. Les ruptures de canalisation dans divers quartiers de Budapest sont le lot de chaque jour ; le chauffage urbain

est encore en majeure partie au charbon que des camions déchargent à même le trottoir. Les crèches, les maternités, et les écoles sont bondées au delà de toute limite de sécurité. Le transport péri-urbain bloque les abords de la ville qui paie ainsi le prix d'une concentration et d'une centralisation insensées.

3 - Le saupoudrage industriel empêche la naissance des pôles.

Pour sortir de l'impasse où elle se trouve à Budapest et dans la Dorsale, l'industrie tente une offensive en province. Ce transfert bénéfique au premier abord comporte tout de même des risques. La création d'emplois industriels qu'il suscite et le changement d'ambiance socio-culturel qui en découle sont des facteurs stimulants. Par contre l'émiettement industriel satisfait la convoitise de chaque région sans que soit réalisée la cristallisation autour d'un pôle. C'est ainsi que les filiales implantées en vue de bénéficier d'une main-d'oeuvre abondante, limitant à la phase élémentaire les processus de fabrication, réduisant au minimum les dépenses d'infrastructure, usant à l'occasion des possibilités qui leur sont offertes sur place. Les erreurs commises il y a vingt ans se reproduisent allègrement sans les avantages structurels des concentrations industrielles. Le développement extensif, sans coordination ne peut être la solution rationnelle du relèvement économique. Cette méthode n'enlève rien à la saturation des régions indus-

trielles et surtout de la capitale car les établissements décentralisés sont tributaires de la direction qui reste à Budapest, compliquant les circuits de transport, exigeant une capacité de stockage et de manutention plus grande, absorbant finalement une partie du budget qui eût été mieux placée dans des améliorations sur place.

Cette vague d'industrialisation désordonnée des années 1960 a sans doute relevé le niveau économique du Sud de la Hongrie, mais compte tenu du retard séculaire, le déséquilibre régional est aussi présent qu'avant la dernière guerre. Il y a eu une politique de décentralisation de circonstance liée aux impératifs de production (pénurie de main-d'oeuvre) mais il n'y a jamais eu de politique coordonnée à moyen ou long terme visant la disparition du sous-développement.

*

* *

C O N C L U S I O N

Nécessité de l'aménagement concerté.

L'étude du réseau urbain a permis de voir le très faible degré de polarisation régionale et la force démesurée de l'attraction de Budapest sur toute la Hongrie. Si la Hongrie toute entière constitue la zone polarisée de la capitale, l'espace hongrois est une mosaïque de régions homogènes au niveau de développement inégal. Cette inégali-

té s'affirme dans les dominantes d'activités, les différences quantitative et qualitative de l'infrastructure, le degré de l'urbanisation, les écarts de niveau de vie et de la consommation. Quatre régions se distinguent essentiellement. A Budapest et à la Transdanubie du Nord bien développés s'oppose l'Alföld dénué, cependant que la Transdanubie du Sud et la Dorsale du Nord occupent une position intermédiaire avec toutefois des problèmes spécifiques. Le déséquilibre spatial prend son aspect le plus heurté dans l'opposition de la capitale et de tout le reste du pays.

Les divergences constatées ont des racines historiques souvent lointaines, mais les raisons historiques sont insuffisantes : la concentration des biens a continué après la deuxième guerre mondiale, parallèlement à l'industrialisation du Nord de la Hongrie, tandis que le Sud du pays faisait figure de parent pauvre.

Ce processus de concentration a mis en place une série de freins à la croissance : l'épuisement de la main-d'oeuvre, l'allongement de ses circuits de migration, la saturation de l'infrastructure, la détérioration des conditions de vie, le coût élevé des équipements car la concentration économique et démographique n'a pas été suivie par la création d'une infrastructure appropriée.

La décentralisation apparaît comme une exigence de la croissance économique générale. Mais les modalités de la concentration historique qui ont fait de Budapest un pôle

économique dont le développement sont déterminants pour tout le pays. Affaiblir ce pôle équivaut à un ralentissement de la croissance générale du pays. Les essais menés au cours des années 1960 se sont soldés par le résultat décevant de la décentralisation. L'urgence d'un aménagement de l'espace à long terme se fait pressante, d'un aménagement qui doit considérer autant les intérêts de l'économie que le niveau d'existence de la population. En d'autres termes, il faut assurer la croissance de Budapest, véritable moteur du développement, sans ôter leurs chances aux pôles de croissance régionaux ; c'est la condition requise pour atténuer les inégalités spatiales inacceptables.

C H A P I T R E V I I

VILLES ET REGIONS DANS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le constat final d'un déséquilibre spatial grave impose à l'esprit la nécessité vitale d'un aménagement du territoire. Au départ, l'idée même du bien-fordé d'une action régionale a longtemps été rejetée en Hongrie. Après la guerre, il s'agissait, compte tenu des circonstances et suivant l'exemple soviétique, d'exploiter et de transformer certaines richesses naturelles sans lésiner sur la concentration de la main-d'oeuvre et des moyens de production même lorsque cela bouleversait toute l'organisation : infrastructure, urbanisation, environnement, tout fut ainsi remis en cause. Au même moment, des régions entières possédant un potentiel économique non négligeable s'appauvrissaient.

Selon les théories longtemps en vigueur, la société socialiste est seule habilitée à définir les mécanismes régissant autant l'espace que la société elle-même. Etant absolument rejeté de la stratégie tout phénomène spontané de

croissance. C'est ce qui explique en grande partie que des plans d'intervention autoritaires règlent dans les moindres détails le sort des tanyas ou la croissance de Budapest. Cependant, dès que la société s'éveille de nouveau après une période de pénurie et que l'individu retrouve toutes ses chances et sa personnalité, des phénomènes spontanés brouillent les systèmes rationnels longuement élaborés.

Libérant la science spatiale de l'entrave des interdictions multiples, les déséquilibres graves de croissance sont vite mis à l'évidence. Les solutions généreuses proposées butent contre l'obstacle de la machine administrative très longue à accepter un quelconque changement.

On a pu constater maintes fois, que l'évolution est saccadée en Hongrie, comme dans les autres pays socialistes d'ailleurs, et que tout est subordonné à des changements politiques. La deuxième moitié de la décennie, si fertile en réalisations, est aussi la période de la conception toute nouvelle de l'espace basée sur la planification à moyen et à long termes. Faute de méthodes éprouvées, les essais ne sont pas toujours concluants, empirisme et volontarisme voisinent souvent, mais un réel effort est commencé, non pas simplement pour analyser et comprendre les phénomènes spatiaux, mais encore pour les corriger et prévenir les erreurs si pernicieuses commises dans le passé.

La meilleure preuve est le vaste plan d'aménagement, accepté en 1971, où, pour la première fois au monde,

on planifie le réseau urbain et prévoit les moyens pour y arriver progressivement.

A - A LA RECHERCHE D'UNE STRATEGIE SPATIALE.

Pour maîtriser l'espace, tout comme pour aménager la ville, la société nouvelle née après la guerre est dépourvue de stratégie. Les expériences soviétiques, justifiables sur de grands espaces, qui sont encore à conquérir, ne peuvent convenir à un pays comme la Hongrie qui possède une superficie limitée et une civilisation fort ancienne. Par la suite, à la faveur d'un retour progressif à l'équilibre national, est née une conception originale de l'organisation de l'espace, adaptée aux problèmes spécifiques hongrois.

Pendant des siècles, la conception de l'espace a reposé sur la division en départements aux limites immuables depuis le XI^e siècle. Ces départements, indemnes depuis le roi St Etienne, symbolisaient la domination de la noblesse terrienne. De superficie et de population fort inégales, négligeant les forces économiques et les exigences créées par la circulation moderne, ces unités territoriales résistaient à tout essai de transformation à cause du conservatisme de la noblesse. Tenue en échec après Trianon, l'occasion de changements radicaux se présentait mais, pendant

vingt ans, la réforme administrative fut inscrite à l'ordre du jour au Parlement et fut escamotée par l'intransigeance des conservateurs (voir figures 185 et 186). Sortant de la dernière guerre, la Hongrie nouvelle héritait ainsi d'un cadre qu'il était très urgent d'adapter à l'économie moderne.

1 - La conception historique et la conception économique dans la division du territoire.

La deuxième guerre mondiale est suivie d'une période de réflexion très intense sur la structure spatiale du pays. La réforme administrative fait l'unanimité de tous les partis politiques. Parmi les projets, celui du Parti du Paysannat est le plus complet. Ce programme, s'inspirant des idées de Erdei et de ses collaborateurs, suggère la structuration de l'espace autour des "départements urbains". Pour remplacer les 25 départements et les 151 cantons, il propose 98 unités intermédiaires, tracées autour de chaque ville dont la situation géographique et le rôle économique sont incontestables et en font un pôle d'organisation de la vie quotidienne (voir figure n° 187). Ainsi, le département seigneurial, basé sur l'agriculture et la suprématie de la noblesse, serait remplacé par des aires de relations privilégiées ville-campagne, s'appuyant sur un contenu socio-économique réel. Le département urbain, de même que les communes urbaines et rurales qui le forment doivent bénéficier d'une large autonomie, assurée par l'élection démocratique des conseils populaires. L'organisation harmonieuse du pays né-

cessite la création des régions coordonnant l'action des départements urbains et servant d'intermédiaire entre le pouvoir local et le pouvoir central. Le plan propose l'institution de sept régions, autour de Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Győr et Szombathely. Le pouvoir ainsi décentralisé en déchargeant les ministères de certains problèmes locaux concrets, leur permettrait de se consacrer entièrement aux tâches de conception et de coordination.

Avec trente ans de recul et connaissant l'évolution ultérieure, on est en droit de se demander si, en rejetant ce plan, la Hongrie n'a pas manqué une occasion unique de rénovation. Menées simultanément, la transformation sociale et l'industrialisation rapide dans ces cadres territoriaux auraient dû permettre un développement harmonieux. Mais le parti communiste au pouvoir ne pouvait l'accepter. D'abord, parce que ce programme de développement émanait d'un parti jugé réactionnaire et éliminé de l'échiquier politique dès 1948. Entreprendre une réforme globale de structure administrative de cette envergure aurait mobilisé les esprits et les forces vives dans une direction qui n'était pas jugée prioritaire. Par ailleurs, une telle entreprise était longue, coûteuse et soulevait inévitablement des oppositions inopportunes lors des grandes réformes de structure socio-économique (nationalisation, collectivisation). Le Parti communiste, dont le pouvoir était encore chancelant, éludait au maximum les obstacles. Aussi la Constitution de 1949 perpétue-t-elle les subdivisions département-canton-

commune, ne prévoyant que des modifications mineures indispensables. Cinq "départements-reliques" de Trianon (1) sont rattachés à d'autres départements, et l'immense territoire départemental de Pest-Pilis-Solt-Kiskun est partagé en deux créant ainsi au Sud un nouveau département : Bács-Kiskun. Au total, il reste 19 des 26 départements de 1938. La même modération caractérise la réforme des cantons (avril 1950): 16 cantons disparaissent, 6 sont créés et seulement 100 communes sont touchées par des changements de circonscription. Finalement, les 19 départements, les 140 cantons, les 52 villes de droit cantonal perpétuent une division de territoire désuète, dépourvue de fondement économique.

Plus marquantes sont les interventions en matière urbaine ; réunion des banlieues ouvrières aux villes centrales (Budapest, Miskolc, Tatabánya), autonomie administrative pour les tanyas trop éloignées des sphères urbaines dans l'Alföld, désignation des nouveaux chefs-lieux de département. D'une façon générale, la restructuration de l'habitat (2) reste la préoccupation principale des années 1950 ; en revanche, dans le domaine de l'aménagement du territoire, dès 1950, toute la prospective régionale florissante est étouffée brutalement et considérée comme politiquement suspecte (3).

(1) Parties infimes des départements partagés par le traité de Trianon et dont le sort n'a pas été réglé entre les deux guerres.

(2) Tatabánya, Salgotarján, Jodmezövásárhely, Békéscsaba remplacent Esztergom, Balassagyarmat, Szentés et Gyula.

(3) Perczel K., Gerle Gy., 1966, p. 80.

L'Institut d'aménagement du Territoire ("TERINT") avant sa dissolution en 1951, reçoit comme mission celle de définir une catégorie de localités qui pourraient servir de lieux d'implantation des investissements du premier plan quinquennal. Parmi les 70 localités retenues, grandes villes et petits villages sont assemblés sans aucune classification en ce qui concerne la nature des investissements souhaitables. Seules Budapest et Miskolc ont été déclarées "villes hors classe" (1).

C'est dans ce climat et avec cet esprit que débute la transformation économique et sociale de la Hongrie. Aussi les réformes sont-elles expéditives, empiriques, entachées d'erreurs grossières, lourdes de conséquences pour l'avenir.

2 - La polémique régionale.

La politique officielle en matière de structuration de l'espace suit très fidèlement l'évolution observée en URSS. Après la longue période de négligence de la planification régionale, on assiste à partir de 1957, à un tournant fondamental. En avril 1958, une ordonnance gouvernementale rend obligatoire la mise à l'étude de la planification régionale, confiée aux organismes intéressés dans le cadre du Ministère de la Construction où un bureau spécial est créé. Trois phases de la planification régionale sont défi-

(1) Hencz A.. 1973, p. 540.

nies : analyses de structures, projets d'aménagement à court terme, puis à long terme. Cette ordonnance de 1958 donne le départ d'une période de recherches théoriques très féconde.

Le concept de la région s'éclaircit. Tout ensemble de plusieurs unités administratives recevait jusqu'ici la dénomination de région. Selon la nouvelle définition, "la région est une unité de l'espace où les flux économiques, démographiques, sociaux, de même que les flux de transport constituent un système intégré, le plus souvent polarisé par un centre urbain" (1).

L'objet des recherches régionales trouve sa plus claire expression dans l'étude de Beér (2). L'analyse régionale doit mettre en évidence des caractéristiques économiques qui, à l'intérieur d'un espace que l'on doit délimiter, produisent des effets similaires. Les régions s'individualisent par leur structure et potentialités économiques propres. C'est en connaissant ces individualités que la planification économique peut le mieux assurer la rentabilité des investissements et choisir le mode d'intervention qui assurera avec le plus de succès l'harmonie du développement local. Les unités administratives de l'Etat doivent se confondre avec les régions économiques pour augmenter l'efficacité des services (3). Même si la réforme administrati-

(1) Perczel K., 1960, pp. 16-17.

(2) Beér J., 1962, p. 472.

(3) Etant donné que les services administratifs assurent les relais de direction des services économiques.

ve n'intervient que plus tard, la délimitation des régions économiques doit faciliter ce travail. Les régions économiques homogènes constituent les bases de vie, nécessairement limitées dans l'espace. Il ne s'agit pas de régions autarciques ; bien au contraire, les relations entre les unités sont multiples, donnant la trame de flux complexes où l'intensité et l'orientation des flux doivent permettre de déceler des ensembles spatiaux solidaires, intégrant plusieurs régions économiques. Selon cette méthode, quatre types de réseaux doivent être analysés tout particulièrement comme déterminants dans cette structuration de l'espace : le réseau de production, de distribution et de prestation, celui de localités de tailles différentes. Le réseau administratif, et le réseau des institutions politiques. Il convient d'analyser le rôle des villes dans l'organisation de l'espace, en accordant une attention toute particulière aux conséquences de la concentration des fonctions et des services. L'étude de l'espace est appelée à donner les divers niveaux d'organisation spontanée pour servir de bases à la réforme future du système administratif. Elle est nécessaire pour juger si cette réforme peut intervenir globalement et rapidement ou bien s'il est souhaitable de prévoir une période de transition, au cours de laquelle les limites seraient progressivement révisées au fur et à mesure de l'évolution.

Les chercheurs travaillant pour le service des différents ministères et instituts scientifiques sont una-

nimes pour constater que le découpage administratif en vigueur ne recouvre pas les réalités économiques : départements et cantons sont trop nombreux. La vie régionale s'organise spontanément dans une portion d'espace intermédiaire entre le département et le canton (de 1.500 à 2.000 km²). Or les subdivisions anachroniques figées dans un appareil administratif centralisé morcellent le pays, empêchant la formation spontanée et nécessaire de plus grands ensembles. La nécessité de ces régions, tant du point de vue économique que du point de vue administratif, est reconnue. Dans les zones industrialisées de la Hongrie septentrionale, les barrières administratives exercent un effet paralysant sur l'attraction régionale, dans l'Alföld sous-industrialisée - selon les géographes - la rigidité des institutions est moins gênante (1). Les économistes et urbanistes insistent sur la place démesurée de Budapest, faussant le développement harmonieux et démontrent l'urgence du transfert des industries dans les villes de province (2). Incontestable dans l'organisation spatiale, le rôle de direction des villes ne se limite pas seulement au domaine de la production industrielle, mais à toute la vie de relation. La deuxième Conférence Nationale de l'Urbanisation (3) a comme thème principal, la définition d'une hiérarchie urbaine, devant servir de base à la politique régionale.

(1) Krajko G., Péntzes I., Toth J., 1969.

(2) Première Conférence Nationale de l'Urbanisation, Budapest 1963.

(3) 1968 Budapest.

Ces recherches théoriques aboutissent à un découpage régional fort différent suivant l'objectif à atteindre : ainsi les six régions de l'Institut de planification (figure n° 189), les huit régions de Krajko d'après des critères surtout agricoles (figure n° 190), les neuf régions du Ministère de la Construction, basées sur le réseau urbain (figure n° 192) ou les dix régions géographiques de l'Université Karl Marx (figure n° 191).

Même si les critères sont différents, la délimitation spatiale des régions ne varie guère d'une étude à l'autre. La plus approfondie est certainement celle du Ministère de la Construction, réalisée après six ans de travail, terminée en 1963 et publiée en 1965 (1). Elle examine dans la complexité des facteurs multiples - démographique, économique, social, directionnel - les relations spatiales, définit la place de chaque localité dans la hiérarchie urbaine, examine les potentialités locales et propose un plan détaillé pour la planification à moyen terme avec des équipements productifs et des infrastructures différenciés selon le rôle prévu des localités centrales. La hiérarchie spatiale est fondée sur trois degrés : région, sous-région, groupement intercommunal, à la tête desquels se trouvent les centres régionaux, les centres sous-régionaux et les centres locaux. Certains centres sous-régionaux remplissent en même temps un rôle de relais régional (ce sont les "centres régionaux complémentaires"). Ce découpage

(1) "Etude préliminaire du développement du réseau urbain", Budapest, 1963, deux volumes.

partant des plus petites unités , définit de grands ensembles régionaux (dix) dont les limites n'ont rien à voir avec les limites administratives actuelles (voir figure n° 192). A côté des régions à peu près acceptées par toutes les tendances, autour des cinq grandes villes plus Budapest, le plan comporte d'intéressantes solutions pour la Tisza Moyenne (avec la région de Szolnok) et pour la partie médiane de la Transdanubie avec la région de Nagykanizsa et de Székesfehérvár surtout, y englobant toute la zone touristique du Balaton. Le plan n'est pas sans faille, le rôle par exemple des centres locaux (trop nombreux) a été surestimé, mais c'est un travail sans pareil dans les pays socialistes et qui constitue un document de départ fort précieux pour toute recherche spatiale future.

Se faisant d'abord l'écho des polémiques régionales menées tout au début des années 1960 (1), la recherche spatiale en Hongrie diverge très rapidement vers l'analyse et la recherche de solutions spécifiques au cadre spatial hongrois. Les références fréquentes aux auteurs anglosaxons, les nombreuses bourses offertes aux économistes et urbanistes hongrois pour des voyages d'étude à l'étranger, l'organisation à Budapest du Congrès des métropoles mondiales sont des signes, parmi beaucoup d'autres, de la volonté de sortir des sentiers idéologiques battus. Il est vrai que le contexte géographique hongrois est très particulier :

(1) Par "L'Izvestia" en Union Soviétique.

exiguïté du territoire (qui dans la terminologie soviétique ne correspond qu'à une "mésorégion") rareté des richesses naturelles, présence d'une capitale hypertrophiée. Nécessairement les études doivent s'orienter d'un côté vers les petites unités et donc vers l'analyse des relations qui se tissent entre la ville et la campagne ; de l'autre la planification spatiale exige la compréhension des phénomènes induits par Budapest, car toute connaissance économique dans sa projection spatiale est déterminée par un rapport de force : capitale-province.

3 - Politique régionale et stratégie de développement.

L'abondance des recherches régionales de la période 1958-1963 a permis d'élaborer une synthèse officielle de développement spatial. En 1963 le gouvernement met en place l'organisation nouvelle de la planification régionale (1), en instituant les sciences spatiales (2) et leurs objectifs. Deux phases sont à distinguer : la planification nationale et la planification régionale. La première définit la répartition des investissements jusqu'à l'échelon départemental, en fonction des objectifs des plans à court ou à long terme définis par le Parlement ; la seconde doit faire une localisation judicieuse des investissements accordés, à l'intérieur des départements. Pour rendre efficace

(1) Décrets du gouvernement n° 1 021-1022/1963.

(2) Sous la direction de l'Académie des Sciences et de l'Office National de la Planification.

la tâche des planificateurs, des Bureaux de coordination des Investissements ont été créés dans chaque département. Pour les mêmes raisons, la définition d'une stratégie globale de développement spatial devenait urgente si l'on voulait éviter les parallélismes et le "patriotisme local", irrationnels dans le cadre des départements. Le projet de réseau urbain du Ministère de la Construction (figure n° 192) pouvait servir de cadre de réflexion. Ce plan discuté et confronté aux divers intérêts des instances de commandement, a été révisé et a finalement reçu force de loi, au cours de la session parlementaire de mars 1971. Ce schéma directeur place avec précision chaque localité dans la hiérarchie urbaine future et subordonne les investissements aux principes de développement local défini (1).

Reconnaissant la nécessité de révision des limites administratives, le gouvernement fait accepter par le Parlement les nouvelles lois renforçant le pouvoir des conseils, indispensables il est vrai dans la conduite du mécanisme économique introduit en 1968. Ces lois (2) simplifient la cascade des pouvoirs de décision en supprimant les conseils cantonaux. Les cantons ne disparaissent pas, mais ne détiennent que la liquidation des affaires de gestion et d'enregistrement et une certaine initiative en ce qui concerne l'agriculture. Ainsi la hiérarchie devient tripartite:

(1) "Országos Településhálózatfejlesztési Koncepció" (Schéma directeur du réseau urbain national). Son analyse détaillée sera entreprise au chapitre C.

(2) Lois de 11/1971.

Etat - Département - Commune. Par conséquent tous les villes et villages sont directement du ressort du conseil de département.

Une des conséquences immédiates du nouveau mécanisme est l'affermissement du pouvoir des conseils locaux. Le département sert de relais au pouvoir central, tandis que ce sont des conseils locaux qui, par leur autonomie budgétaire sans cesse accrue, doivent assurer la satisfaction de la population. L'accroissement du rôle des conseils locaux est exprimé aussi par la hiérarchie des communes où est introduite une nouvelle catégorie, le "bourg", unité provisoire appelée à s'organiser à plus ou moins longue échéance en ville (1). Une injustice ancienne disparaît, qui assimilait à un seul rang toute commune non urbaine, indépendamment du nombre de ses habitants et de son emprise régionale.

Certes ces réformes sont encore timides. Le département n'a pas été touché. La création officielle des régions (2) sans compétences réelles ne donne en fait qu'un cadre de pensée et une circonscription statistique. D'ailleurs ces régions regroupent les départements sans modification territoriale.

(1) Plus de 5.000 habitants ou un rôle économique notable.

(2) 1.1.1973.

TABLEAU LIX
Régions de planification économique

	Régions	Départements	Centre
1	Centrale	Budapest, Pest	Budapest
2	Hongrie septentrionale	Nogrâd, Heves, Borsod	Miskolc
3	Alföld septentrionale	Szolnok, Hajdu, Szabolcs	Debrecen
4	Alföld méridionale	Bács-Csongrâd-Békés	Szeged
5	Transdanubie septentrionale	Győr, Vas, Veszprém, Komárom, Fejér	Győr
6	Transdanubie méridionale	Zala, Somogy, Baranya, Tolna.	Pécs

Une certaine contradiction apparaît entre les méthodes expéditives dans le domaine économique et l'hésitation en matière spatiale. On évoque volontiers la nécessité d'une période d'expectative, correspondant à l'affermissement du nouveau système économique. L'évolution spontanée devrait forcer l'évolution future. La possibilité est donnée aux communes de collaborer pour créer des unités de gestion communautaire : autour de dix villes (1) se sont déjà formés, de la sorte, des conseils intercommunaux, et dans

(1) Hatvan, Kapuvár, Veszprém, Kecskemét, Kaposvár, Mohács, Békéscsaba, Kiskunfélegyháza, Hajduböszörmény et Hajduszentpéter.

les zones de micro-villages, le nombre élevé des demandes prouve tout l'intérêt de l'association.

B - L'ORGANISATION DE LA PLANIFICATION SPATIALE.

1 - Les objectifs de la planification.

Dans l'ensemble des plans régionaux en élaboration depuis la loi de 1971 (1), on distingue deux grandes catégories : les "plans de développement" et les "plans d'aménagement".

Les plans de développement sont les projections spatiales de la planification économique nationale, qui partent de l'analyse de la situation présente et qui, conformément aux objectifs nationaux définis, prévoient la meilleure répartition locale des biens.

Les plans d'aménagement partent des buts à atteindre à plus ou moins longue échéance et définissent l'orientation des structures en vue d'atteindre l'objectif fixé. Cet objectif peut être aussi bien l'égalisation du niveau de vie entre les différentes régions du pays que l'image future d'une agglomération urbaine.

(1) Lois de 2 006/1971.

Entre les deux types de planification, la coordination est fondamentale, étant donné que les plans d'aménagement définissent l'orientation du développement.

Selon la période prévue, les deux types de plans peuvent être à moyen (5 ans), long (15 ans) et très long terme (30 à 50 ans) ; ils peuvent concerner le territoire national, des régions économiques ou des départements. Mais pour réaliser un objectif spécifique (tel que programme touristique, amélioration agricole, etc...) les plans d'aménagement peuvent ne concerner qu'une localité ou au contraire recouper plusieurs ensembles administratifs.

La périodicité choisie correspond au système de planification quinquennale en vigueur. Longtemps pratiqués, les plans à court terme (annuel) sont désormais abandonnés.

Les délais des plans à moyen terme sont les plus appréciés. Mais dans les dernières années, la maîtrise scientifique, technique, et surtout conceptuelle, permet l'élaboration avec un maximum de chance des plans à long terme (15 ans), la preuve en est parmi d'autres, le projet d'exploitation des ressources thermales ou le schéma directeur du réseau urbain. Des plans à très long terme n'existent pas encore, bien que leur nécessité soit soulignée ; l'inconnue semble être la définition de la structure socio-économique future (1).

(1) Ce type de plan n'existe même pas en URSS, où après le plan à long terme (10 ans) on travaille sur la méthodologie des plans à très long terme.

2 - L'élaboration des plans régionaux.

De nombreux organismes scientifiques et techniques, collectivités, instituts de recherche participent activement à l'élaboration des plans régionaux où le rôle primordial incombe à trois instances gouvernementales : l'Office National du Plan, le Ministère de la Construction et de Développement Urbain, les Conseils Départementaux.

Le maître d'oeuvre des plans d'aménagement est le Ministère de la Construction et de Développement Urbain (1). Il définit la méthode de planification, la stratégie de développement, élabore les projets et exécute les plans définitifs qui seront soumis à l'approbation du Conseil des Ministres. Son département responsable de planification est le VATI (2) à qui l'on doit la plupart des plans régionaux, dont le schéma directeur du réseau urbain. L'Office National du Plan n'a qu'un rôle consultatif, tandis que les conseils de départements (y compris celui de Budapest) sont représentés (dans leur domaine géographique) lors de la préparation des plans et ont droit délibératif.

Pour les plans de développement, la haute autorité est l'Office du Plan. C'est lui qui est chargé aussi de la planification économique globale, il est donc judicieux que les problèmes de répartition territoriale y soient

(1) Par la suite nous utiliserons son sigle : EVM.

(2) Városépítési Tudományos és Tervező Intézet (Institut Scientifique de la Planification Urbaine).

traités. En fait l'Office du Plan a surtout un rôle de coordination. Il supervise le travail des différents ministères responsables qui préparent les plans de développement sectoriels et en assurent la liaison avec le EVM qui, depuis 1971, est le ministère chargé de l'aménagement spatial. L'Office du Plan recueille, critique, coordonne, ajuste les projets qu'il reçoit, choisit les meilleures solutions qu'il transmet pour approbation aux autorités politiques compétentes (et selon l'importance du sujet, au Conseil des ministres ou aux Conseils Départementaux).

Au cours de l'élaboration d'un plan régional de nombreux autres organismes interviennent, tels le Conseil des Ministres (objectifs et contrôle des plans), l'Institut Statistique, l'Institut de Comptabilité, différents instituts de recherches, conseils locaux, etc...

L'action de ces organismes est générale ou au contraire ponctuelle. Nous envisageons leur place dans un schéma théorique de déroulement des opérations dans le cas d'un plan de développement régional à moyen terme (voir figure n° 193).

On peut distinguer quatre phases dans la préparation d'un plan : la documentation, la constitution d'un avant-projet, la définition du projet final, enfin sa répercussion locale. Nous mentionnons les moments les plus importants du déroulement des travaux (les chiffres renvoient à la lecture de la figure n° 193).

La documentation :

- 1 - Recueil de documents et sa classification.
- 2 - Demande de propositions méthodologiques.
- 3 - Discussion et définition de la méthode.
- 4 - Programme d'étude.
- 5 - Informations données à l'EVM, aux différents ministères et conseils départementaux concernant le programme d'étude.
- 6 - Informations recueillies sur les perspectives économiques nationales.
- 7 - Arrivée des informations (EVM, départements) au sujet des conceptions de développement.
- 8 - Reconnaissance des objectifs politiques du Parti et du Gouvernement.

L'avant-projet :

- 9 - Analyse des données, choix des solutions possibles.
- 10 - Etude des propositions par l'EVM.
- 11 - Consultation avec les Ministères et les spécialistes.
- 12 - Rapport d'étude sur les variantes de l'avant-projet.
- 13 - Contrôle mathématique des variantes.
- 14 - Rédaction de l'avant-projet.
- 15 - Discussion de l'avant-projet avec les responsables de planification nationale et territoriale (EVM).
- 16 - Présentation de l'avant-projet pour approbation.

Le projet définitif :

- 17 - Informations données sur l'avant-projet accepté.

- 18 - Consultation sur la méthodologie détaillée.
- 19 - Définition de la méthode de planification.
- 20 - Recueil d'information sur les objectifs définitifs.
- 21 - Choix des moyens et leur discussion.
- 22 - Contrôle mathématique sur les moyens.
- 23 - Informations données sur les moyens choisis.
- 24 - Analyse des avis, préparation et documentation du projet final.
- 25 - Contrôle du projet avec les plans nationaux et avec les objectifs de développement régionaux.
- 26 - Présentation du plan définitif pour approbation.

Répercussion locale du plan :

- 27 - Informations données aux départements et demande de données détaillées.
- 28 - Préparation et approbation des plans départementaux d'exécution.
- 29 - Renseignements reçus des départements.
- 30 - Analyse des renseignements départementaux, leur documentation, la diffusion des renseignements auprès des services intéressés.

Pour les plans d'aménagement, il y a trois niveaux d'harmonisation dont dépend tout le succès de l'entreprise : d'abord entre l'Office du Plan et l'EVM : entre ceux-ci et les Ministères responsables de leurs secteurs ; entre ces instances d'Etat et les Conseils départementaux qui interviennent non seulement dans l'élaboration des plans, mais

encore sont les exécutants des plans adoptés. Les intérêts, les objectifs de ces divers organismes sont souvent divergents, aussi le rôle de coordination de l'Office du Plan est-il essentiel.

Entre la planification et la réalisation, les liens paraissent évidents. En effet, s'il s'agit de gros investissements du budget national, l'implantation géographique prévue par des offices de planification est systématique. Mais dans la majorité des cas, le passage du stade de projet à celui de l'exécution est aléatoire. L'Etat s'est déchargé d'une partie de ses responsabilités sur les conseils locaux et les entreprises qui possèdent l'autonomie de gestion. Les intérêts des collectivités ne sont pas forcément identiques à ceux de la nation, car les collectivités agissent en recherchant la rentabilité immédiate tandis que la planification prévoit pour le moyen ou le long terme, en fonction des intérêts d'une collectivité difficilement perceptibles par ceux qui ont les moyens de la réalisation des projets. L'Etat a à sa disposition une série de mesures pour inciter à l'orientation voulue, étant donné que les plans n'ont pas de caractère exécutif.

D'abord les plans à moyen et long termes s'efforcent de concilier les divergences d'intérêts et à cet effet ils sont soumis à l'approbation des instances locales (départements) puis nationales et, largement diffusés, ils doivent faire l'unanimité du public.

Si les intérêts ne peuvent s'accorder, par exemple dans le cas de l'industrialisation d'une région jusqu'ici exclusivement agricole, l'Etat emploie des mesures économiques directes ou indirectes (1).

Les mesures économiques indirectes (taxe de location du sol, taxe d'usure de l'infrastructure, majoration sur l'utilisation d'eau, impôt foncier, amende de pollution etc..) et leur montant peut avoir des effets dissuasifs.

Les mesures économiques directes ont un effet attractif, comme les prêts bancaires à taux personnalisés, les dotations financières, les avantages divers (exonération d'impôts, primes d'installation, remboursement de divers frais) de même que la création de zones industrielles d'infrastructure technique et sociale.

Les mesures juridiques peuvent enfin être utilisées : la subordination de la construction à l'autorisation préalable, la soumission des plans à l'organisme de contrôle (2) sont des exemples parmi d'autres. Enfin il est possible dans les cas extrêmes d'user de la voie administrative par une série de lois d'exception.

3 - De la théorie à la pratique régionale : difficultés et contradictions.

La volonté officielle n'est pas suffisante pour

(1) La terminologie hongroise est celle de "régulateur économique".

(2) Városrendezési és Építészeti Tervtanács (VET), Conseil de la Planification Régionale.

susciter l'intérêt général. Les décrets de gouvernement restent quelquefois lettre morte, privés de moyens ou vides d'intérêts.

En étroite collaboration avec les deux instituts VATI et BVTV (1) dont la charge principale est la planification urbaine et régionale, fonctionnent dans le cadre des départements ou des Ministères une vingtaine d'autres bureaux d'urbanisme, appelés à exécuter des plans touchant des problèmes régionaux. Bien qu'ayant des aspects positifs, la prolifération des bureaux d'urbanisme est regrettable car, en plus de la dispersion du travail, la recherche de la clientèle de province amène à accepter l'exécution des travaux souvent contraires aux principes régionaux officiellement acceptés (2).

C'est la première source de difficultés : usant de leur droit de gestion autonome, les responsables recherchent les bénéfices et de la satisfaction de la clientèle, déviant ainsi de la ligne de conduite initiale (3).

Depuis le 1er janvier 1973 (4), tout plan régional, de même que tout projet de lotissement de plus de 200 logements ou bâtiments de plus de 20.000 m³ de volume, doi-

(1) BVTV, Budapesti Városépítési Tervező Vállalat (Office de Planification Urbaine de Budapest).

(2) Városépítés, 1974, n° 1, p. 13.

(3) Car une partie des bénéfices est distribuée en forme de prime.

(4) Réglementation de l'EVM, n° 20/1972.

vent être présentés aux services de contrôle urbanistique (il en existe huit), les V.E.T. Ces services, réunissant des spécialistes de diverses sciences, examinent au cours des réunions de contrôle, les plans présentés. Une enquête récente (1) révèle qu'à ces réunions l'absentéisme des spécialistes est élevé, ils ne connaissent pas préalablement les études soumises au jugement, et ils doivent trancher dans un temps très court. En cinq ans, de 1969 à 1973, les VET (ou leurs antécédents les VT) ont ainsi jugé 1.175 projets au cours de 421 réunions, ce qui fait deux ou trois projets en moyenne à juger en une demi-journée. En 1972, 6 % ; en 1973 10 % des projets ont été refusés, 21 et 25 % ont été acceptés sous réserve de modifications. Le système de contrôle n'est efficace que dans le cas de plans régionaux de grande envergure, projets à moyen ou long terme commandés par l'Office du Plan et soumis à l'approbation du Conseil des Ministres. Mais justement c'est là qu'est l'écueil : comment peut-on respecter un plan d'ensemble, du moment que les réalisations de détails sont contradictoires ?

Une autre série de problèmes se présente au moment de l'élaboration des plans, même les plus consciencieux. Le travail est compromis par les lacunes conceptuelles ou matérielles. L'absence d'une documentation cartographique à grande échelle est décrite par chaque chercheur. L'imprécision statistique - par exemple la méconnaissance des flux

(1) Compte rendu dans *Városépítés*, 1974, n°1, pp. 37-39.

entre deux régions - augmente les difficultés. Plus épineuses sont les questions méthodologiques - surtout en ce qui concerne la partie humaine des plans d'aménagement - aboutissant à des résultats hétérogènes. Une seule méthode est agréée pour les trois types de plans d'urbanisme (plan d'occupation du sol, plan d'ensemble simplifié et schéma directeur).

La planification économique nationale - quinquennale - pèse lourdement sur l'efficacité de l'action régionale. L'habitude du travail préparatoire sectoriel - chaque ministère élabore son plan - est solidement enracinée. Les plans sectoriels sont techniques, envisagent les conditions physiques des implantations, omettant de considérer les conséquences complexes que chaque décision peut provoquer. Les "plans de développement" plus élaborés restent essentiellement des plans techniques. Par contre les "plans d'aménagement" sont, par définition, des perspectives économiques. La coordination entre ces différents points de vue, leur homogénéisation raniment l'animosité, malgré la désignation officielle de l'EVM comme ministère responsable des problèmes spatiaux. Rivalité entre services, divergences d'intérêts, routine aboutissent fréquemment à l'incompréhension. Le plan d'aménagement de 1971 rassemble tous les suffrages, mais il faut encore compter avec une période d'adaptation assez longue.

Les planificateurs ne sont pas les maîtres

d'oeuvre, ils n'ont aucune possibilité de contrôle sur l'exécution des projets.

Souvent les projets jaunissent dans les tiroirs des directeurs d'entreprises ou du conseil, car si les problèmes posés ont reçu une solution, cette solution n'étant pas chiffrée, le plan fréquemment demeure irréalisable pour le demandeur. Tous les départements et villes possèdent leur plan d'aménagement depuis 1970, aucun n'a été scrupuleusement réalisé (1).

Le premier obstacle vient de ce que les pouvoirs régionaux ou locaux n'ont pas une latitude budgétaire assez grande. Les dépenses autonomes étant faibles, la réalisation du plan est soumise à l'octroi problématique de subventions de l'Etat (ou du Conseil de département). Dans l'attente souvent longue, les plans perdent leur valeur. Ou bien avec l'argent disponible on réalise ce que l'on peut. Et c'est ainsi que tout en suivant le plan d'occupation du sol par exemple, on aboutit à des réalisations qualitativement inacceptables (exemple des zones de loisir et de villégiature). L'autre source principale de financement est aux mains des entreprises autogestionnaires. C'est un second obstacle.

L'intérêt des collectivités, groupes, entreprises, se situe dans la rentabilisation à court terme des investissements, dont il faut user avec parcimonie. La préoc-

(1) Vèrosépités, 1974, n° 1.

cupation des Conseils est d'attirer le plus possible d'unités de production qui se partageront les frais des infrastructures que les instances locales ne peuvent financer, faute de moyens. Chacun des partis concernés y trouve des intérêts immédiats. Dans la concurrence établie par le nouveau mécanisme économique, cette recherche d'intérêt immédiat met le plan d'aménagement au conditionnel.

Les mesures économiques et juridiques ne sont pas des remèdes efficaces : leur contenu financier est insuffisant, leur formulation laisse le champ libre à des interprétations parfois contradictoires, ils ne forment pas un système applicable. Le plafond des taxes demeure très bas, leur incidence est minime, même auprès du privé (taxe d'occupation du sol, impôt foncier par exemple). Il n'y a pas de législation d'amende élevée pour les contrevenants.

Un dernier point est encore à souligner. L'intérêt national, régional, est rarement ressenti. Chaque département se comporte comme une puissance autonome, à l'abri de ses limites administratives. Les plans d'aménagement couvrant plusieurs départements sont voués à l'échec presque à coup sûr. Au moment de la préparation du plan d'aménagement national de 1971, il était effrayant d'observer l'individualisme des actions départementales, réduisant les plans à un tissu de compromis d'intérêt local, vidés de leur contenu initial. Chaque département essaye d'obtenir le maximum, peut-on prétendre que la distribution égale est source de

dynamisme général et d'homogénéité de niveau d'existence, du moment que l'on sait les grandes divergences qui existent entre les zones géographiques du pays ?

C - ESSAIS ET RESULTATS DE L'ACTION REGIONALE.

Malgré l'absence d'une stratégie globale de l'aménagement du territoire depuis 1950, on assiste à des actions de portée régionale ou nationale qui, parfois, ont profondément modifié la configuration spatiale. Les mobiles et les finalités de ces interventions sont très différents cependant, à chaque période des caractères communs se dégagent.

Dans les années 1950, la volonté de réaliser des mutations économiques et sociales rapides, nécessite l'intervention autoritaire. Les interventions sont le plus souvent limitées dans l'espace et ont un caractère politique accusé. Les plans élaborés visent un but bien précis, sans considération pour les conséquences complexes qu'ils peuvent provoquer. Manquant d'expérience et de temps, les dirigeants s'inspirent des réalisations réussies en Union Soviétique, mais qui ne peuvent avoir le même succès en Hongrie. A ce titre, on peut évoquer la mise en valeur des bassins de lignite de la Dorsale, la construction du barra-

ge de Tiszalök et des deux canaux de la Transtisza (1), le canal Danube-Tisza (abandonné après deux ans de travaux), le "plan rizicole" ou dans un autre domaine, la construction de villes nouvelles, la politique de limitation de la croissance de Budapest ou encore le plan de restructuration de l'habitat dispersé. Chacun de ces exemples est plein de renseignements autant sur la conception que sur la méthode de réalisation. Nous ne pouvons les évoquer toutes, mais à partir de la problématique de la population dispersée, nous essayons d'en souligner l'essentiel.

Dans les années 1960, mettant à profit les expériences souvent malheureuses, on arrive à considérer l'espace comme un tout physique, social et économique, et les propositions d'action régionale sont beaucoup mieux élaborées. Les préoccupations politiques sont toujours évidentes, mais les points de vue économique et social dominent. Dans cette phase de croissance économique commence une véritable mise en valeur et progressivement cette mise en valeur associe l'idée de la rentabilité économique et celle de l'élévation du niveau de vie de la population. Les plans d'aménagement pourtant sont le plus souvent sectoriels, ou se limitent à une région que l'on traite comme si elle avait une véritable frontière. Mais un très grand avantage existe : les plans élaborés ne sont plus les seuls résultats des dé-

(1) Ces projets grandioses ne sont pas étrangers à ceux de l'Union Soviétique de l'époque, comme le plan Davidov par exemple.

cisions des instances politiques supérieures, mais bien le fruit d'une large collaboration et de consultation entre le pouvoir central et local. De plus, ces plans n'ont plus ce caractère définitif qui les figeait mais sont révisés au fur et à mesure de l'évolution des structures. Parmi les actions entreprises, un certain nombre concerne la correction des erreurs commises au cours des années 1950, comme le nouveau plan de maîtrise hydraulique de la Tisza, d'autres visent l'amélioration des conditions existantes, comme le plan d'aménagement des villes et tout particulièrement celui de Budapest, un troisième type de plan s'attache à la création de nouvelles valeurs, de nouvelles richesses, comme les plans d'aménagement touristique. Nous présentons en tant qu'exemple, les plans d'aménagement de la région de Balaton (1).

Les années 1970 apparaissent bien comme celles d'une phase de prospective dans l'aménagement du territoire. Les difficultés de fonctionnement, la fragilité des estimations des plans précédents attiraient l'attention sur la nécessité de définition globale de chaque élément de l'espace, et cela dans une perspective de moyen ou long terme. L'élaboration d'un plan d'aménagement de tout l'espace national (et même de l'espace international solidaire) doit précéder et guider, homogénéiser ainsi les plans régionaux ou locaux. Le plan d'aménagement du territoire est officiellement accepté en 1971, et depuis, les plans régionaux ou les plans

(1) Nous avons présenté en détail le Plan d'aménagement de l'agglomération de Budapest dans la Documentation française, série Grandes Villes du Monde, n° 3886-3887. 1972.

sectoriels s'alignent sur les principes et obligations (Plans de l'agglomération de Budapest, du réseau de transport national, de l'énergie ou de l'aménagement des sources thermales). Nous étudions le plan d'aménagement dans ces principes et nous analysons en détail le schéma directeur du réseau urbain futur.

1 - La phase de mutation et l'action régionale partielle.

Exemple de la restructuration de l'habitat dispersé.

En 1949, la population rurale constitue 62 % de la population totale, mais plus du tiers de cette population près de 2 millions de personnes, vivent dispersées dans les fermes isolées ou dans de minuscules hameaux et villages. La dispersion de la population est même un phénomène qui s'accroît, puisqu'au cours de la réforme agraire, en 1945-1946, dans la seule Alföld, 70.000 nouvelles tanyas se construisent. L'isolement de la population apparaît comme un obstacle important autant social qu'économique dans l'édification de la nouvelle société. Aussi, l'intervention dans la restructuration de l'habitat est-elle parmi les premières mesures spatiales du nouveau pouvoir. Deux régions sont particulièrement concernées : l'Alföld et la Transdanubie sud-occidentale.

a) La problématique des tanyas de l'Alföld.

Dès 1950, l'orientation générale de la politique spatiale est celle de la concentration de la population. Les

motivations d'un tel objectif sont multiples. Devant la collectivisation de l'agriculture, les fermes dispersées apparaissent comme des obstacles physiques, mais aussi humains. Il en est de même avec les hameaux, à superficie cultivable exigüe, insuffisante pour une ferme d'Etat ou une coopérative. Pour un socialisme naissant qui exalte le relèvement social et culturel du peuple, ainsi que la disparition des différences entre ville et village, les tanyas et les hameaux posent un problème de rentabilité. Dispersés à l'infini dans la campagne, réfugiés dans leur isolement, les tanyas et hameaux deviennent des îlots de résistance à tout progrès. Tout essai d'encadrement (politique, culturel) est vain et de plus très onéreux, vu les distances. Dans l'économie d'une société collectiviste - particulièrement dans les années 1950 où toute pensée, tout désir sont soumis au dirigisme - seuls les groupements importants de population sont dignes d'intérêt, l'individu ne peut devenir un être social, solidaire, que s'il est incorporé à des groupes. On retrouve là les idées de "parité", de l'influence du groupe, chères déjà à Lénine. Cette logique politique et sociale condamne irrévocablement l'habitat dispersé.

Dans les années 1950, une série de mesures strictes vise à tout prix le regroupement de la population pour en faciliter l'administration et l'encadrement politique. Pour arrêter la vague d'édification de tanyas qui a pris de grandes proportions à la suite de la réforme agraire de

1945-1946, les constructions dans les écarts sont interdites. La collectivisation des terres enlève la base économique des tanyas. La nationalisation de la maison urbaine des habitants de la tanya les coupe de leur base sociale traditionnelle. Au même moment, le Conseil de Tanyas ("Tanyai Tanács") auprès du gouvernement, désigne les nouveaux villages où les habitants de tanyas doivent se regrouper. Les vastes zones de tanyas sont coupées des villes de l'Alföld, pour constituer de nouveaux villages autonomes.

Il ne s'agit pas d'un phénomène marginal. Les tanyas sont en nombre très important, surtout autour des villes de l'Alföld où parfois elles peuvent même contenir la majorité de la population urbaine, comme l'indique le tableau LIX.

Autour de Szeged ont été créés les villages de Asotthalom, Balástya, Csengele, Morahalom, Röske, Ruzsa, Zákányzék, Domaszék à partir de l'ancien territoire de la ville parsemé de 10.000 fermes isolées. Kecskemét aussi a donné lieu à 9 nouveaux villages mais partout dans l'Alföld c'est le même cas. Le principe a été dans un premier temps, de faire éclater l'ancienne unité socio-économique intégrant villes et tanyas et dans un deuxième temps de construire de nouvelles unités de peuplement. Dans les années 50, 156 communes ont été fondées dont 121 dans l'Alföld. (voir figure n° 197). Dans les nouvelles communes (souvent au centre géographique) on a construit la mairie, l'école, le logement de

TABLEAU LIX

Répartition des maisons entre l'agglomération et les écarts en 1930 (1)

	Agglomération	Écarts	Ensemble
Szeged	10.295	10.004	20.299
Debrecen	5.893	8.716	14.609
Kecskemét	4.887	9.365	14.252
Hodmezővásárhely	8.086	6.016	14.102
Cegléd	5.645	3.322	8.967
Mako	6.754	1.977	8.731
Békéscsaba	5.722	2.610	8.332
Szentes	4.844	3.143	7.987
Kiskunfélegyháza	3.512	3.962	7.474
Nyíregyháza	4.291	3.639	7.390
Jászberény	4.647	2.204	6.851
Hajduböszörmény	5.302	1.535	6.837
Kiskunhalas	3.221	3.591	6.816
Szolnok	5.540	940	6.480
Karcag	4.380	2.079	6.459
Mezőtur	3.911	2.360	6.271
Nagykőrös	3.808	2.384	6.192
Orosháza	3.213	2.711	5.924
Csongrád	3.647	2.233	5.880
Törökszentmiklós	3.465	2.179	5.640
Gyula	2.973	2.092	5.065
Hajdunánás	3.689	947	4.636
Hajdusoboszló	3.022	900	3.922
Kisujszállás	2.696	858	3.554
Turkeve	2.651	896	3.520

(1) D'après Erdei F., Magyar város, 1941, pp. 158-159.

médecin et le magasin d'alimentation et tout autour, on a défini avec précision les lots de construction qui devraient accueillir les habitants de tanyas abandonnant leur ferme. Selon l'appréciation générale des autorités, la collectivisation de l'agriculture et les conditions de vie inhumaines dans les écarts arriveront à réduire les tanyas à l'asphyxie.

L'évolution de la population des écarts n'a pas justifié ces prévisions. En 1949, il s'agissait de plus de 1,5 million d'habitants soit 17,1 % de la population du pays. Le recensement de 1960 donne respectivement les valeurs de 1,2 million et de 12,1 %. En 1970 on a encore dénombré 860.000 personnes ; 8,3 % de la population (1). En 20 ans, la baisse est incontestable, mais on ne peut en aucun cas parler de disparition. Dès les années 1960 on s'est d'ailleurs aperçu des erreurs commises dans ce qui est devenu en Hongrie "la problématique des tanyas".

La persistance des tanyas a des causes multiples.

- Les formes collectives dans l'agriculture ne se sont consolidées qu'au début des années 1950 ; entre temps, l'agriculture individuelle a plusieurs fois repris de la valeur, ce qui a retardé l'abandon des tanyas.

(1) L'Institut Statistique estime que les habitants de tanyas forment 81 % de la population des écarts recensée dans le pays.

- Les "lopins individuels" des membres de coopératives ("hàztàji") ont eu et ont encore une incidence économique plus grande que prévue. Ces parcelles minuscules autour des tanyas (0,7 na) judicieusement utilisées, apportent un revenu substantiel aux membres de coopératives perpénissant de ce fait la base économique des tanyas (1).

- Dans certaines productions agricoles - comme la vigne, l'arboriculture et en partie, l'élevage - les fermes d'état ou les coopératives de production n'ont pas obtenu le succès escompté. Ces cultures demandant des soins constants et la présence permanente d'une main-d'oeuvre nombreuse, trouvaient des conditions très favorables dans le système des tanyas. Dans les régions de cultures délicates, la petite propriété individuelle a survécu (dans le cadre des coopératives de formes élémentaires).

- Conséquence de la politique de prix agricoles, les revenus très faibles des habitants de tanyas sont un obstacle au départ et cela malgré les facilités offertes par les autorités pour une nouvelle installation. Le problème matériel s'est aggravé par le manque chronique de matériaux de construction.

- Les "centres de tanyas" et les "nouveaux villages" désignés n'ont pas exercé suffisamment d'attraction. Les habitants de tanyas ont préféré, s'il fallait partir, s'établir dans la ville proche, avec laquelle ils ont conser-

(1) Schultz J., 1969.

vé les liens sociaux privilégiés. Mais les départs vers les villes, plus chers et plus difficiles retardent le processus.

- Devant la crise de logement, la tanya une fois abandonnée n'est pas toujours détruite : elle est louée temporairement par la coopérative de production à ses membres, ou à des jeunes ménages urbains séduits par son bas prix. Si les habitants ont cessé leurs activités agricoles, la plupart du temps ils restent les propriétaires de leurs tanyas, préférant alors se déplacer quotidiennement vers leur lieu de travail ; ils peuvent ainsi y entretenir un élevage et soigner un jardin potager dont les produits sont facilement écoulés au marché libre des villes. Ainsi habiter la tanya présente un complément de revenu non négligeable.

- Enfin la raison sentimentale peut expliquer à elle seule le nombre encore élevé de tanyas défendues par une population vieille, trop âgée pour tenter de nouvelles adaptations.

La principale erreur de jugement des années 1950 dans la question des tanyas vient de ce que les conditions locales n'ont pas été considérées. Or l'évolution a montré qu'il existe des différences, dues à l'histoire, à la densité d'établissement, au type d'agriculture pratiqué, au niveau des coopératives voisines, à la position par rapport aux villes. Aussi les chiffres régionaux de diminution de la population des tanyas sont-ils très différents de la

moyenne évoquée (voir figure n° 195).

Dans la diminution de la population des tanyas de fortes divergences sont sensibles entre l'Interfluve Danube-Tisza et la Transtisza.

TABEAU LX

Diminution de la population des écarts dans l'Alföld.

	Population des écarts			Indice d'évolution		
	1949	1960	1970	1949	1960	1970
Transtisza	450.200	310.850	210.840	100	67,5	46,5
Interfluve	367.960	328.650	253.650	100	89,4	66,2

Tandis que dans la région de l'Interfluve entre 1949 et 1960 la population des écarts restait pratiquement stable, dans la Transtisza une chute démographique vertigineuse est enregistrée. Dans les années 1960, la dépopulation des écarts de l'Interfluve s'accélère mais elle reste inférieure à celle qui sévit dans la Transtisza (22,8 % contre 32,3 %). La population vivant dans les écarts en 1970 est de 38,2 % dans l'Interfluve mais seulement de 9,2 % dans la Transtisza. La densité dans les écarts est tout aussi significative : dans l'Interfluve elle s'élève à 27,7 hab/km², dans la Transtisza elle est de 10,6 hab/km². Autrement dit, dans la Transtisza le système de tanyas vit ses dernières heures et sa disparition est imminente (il peut encore tenir une vingtaine d'années) ; au contraire, dans

l'Interfluve, le système de tanyas peut encore résister pendant deux générations.

L'examen de la carte n° 195 montre les différences d'évolution, même à l'échelle locale. Les facteurs de résistance des tanyas varient presque à chaque kilomètre. Des grandes tendances régionales peuvent néanmoins être entrevues ; tel est l'objet de la figure n° 196 qui examine les régions ayant en 1949 un système de tanyas typiques comprenant 3 grands types d'évolution bien individualisés (1).

- Type 1 : dans le mouvement normal de l'évolution depuis 1949 le système de tanyas a disparu. Une grande partie de l'Alföld est comprise dans cette catégorie : vallée du Danube, vallée de la Tisza moyenne, Grande Coumanie, Hortobágy, Sud de Békés. Dans ces régions, la densité de tanyas était faible ou moyenne en 1949, leur création ne remontant qu'au début du 20e siècle. Ces tanyas étaient pauvres, élémentaires, basées sur l'élevage ou la grande culture céréalière. La collectivisation y installe des assises solides et élimine les tanyas, d'autant plus facilement que leur densité est faible. Evaluée de 25 à 45 % dans les années 1950, la diminution de la population des tanyas s'accélère encore après 1960 (Gyoma 61,8 % ; Karcag 55,6 %, Battonya 64,2 %, Dévaványa 51,2 % etc...). Dans la zone considérée ici (175 communes), la densité de population des écarts n'est plus que de 7 hab/km², comprenant 12 % de la

(1) En partie d'après l'étude de Beluszky P., 1973.

population totale en 1970.

- Type 2 : système de tanyas existant encore mais en train de s'effondrer. Les communes répondant à ce type forment une longue zone continue sur la Tisza inférieure de Törökszentmiklos à Mako. On retrouve quelques petites zones semblables autour de Jászberény, Abony et Mezöberény, où la densité des tanyas a toujours été moyenne (25 - 30 hab/km²). Les tanyas se sont formées selon le processus classique, c'est-à-dire à partir des villes de marché agricole. Leur disparition régulière est moyenne ou forte (30-40 %). Les cultures de plein champ et l'attraction des nouveaux villages amoindrissent les possibilités de résistance et leur disparition est attendue dans une dizaine d'années. Actuellement, la densité kilométrique est de 17 dans les écarts qui rassemblent 27 % de la population.

- Type 3 : système de tanyas consolidé et dont le processus de disparition est lent. Territorialement, il s'agit des régions sableuses de l'Interfluve Danube-Tisza, des marges occidentales du Nyírség et de l'axe Gyula-Szarvas, le long des Körös. Ce sont les régions où le système de tanyas est le plus ancien et le plus évolué. Grâce à l'ancienneté des cultures arboricoles et au morcellement des exploitations, la densité d'occupation des tanyas est très élevée, souvent au dessus de 50 habitants au km² (1). Les formes élémentaires de coopération (cultivant le quart des

(1) Voir plus de 60, comme autour de Kecskemét.

terres de l'Interfluve), la pratique répandue de contrat familial de travail offert par les coopératives de production, le niveau intensif des cultures et le travail pour l'exportation sont des facteurs favorables aux tanyas. Aussi la déperdition démographique est-elle très modérée, la plus faible même des régions rurales de la Hongrie. En 1970, la densité reste élevée, 33 habitants au km², et près du tiers (32,6) de toute la population continue à vivre dans les tanyas.

Le problème des tanyas est donc extrêmement complexe. La tanya a su souvent s'adapter aux conditions économiques et sociales nouvelles. Formant un véritable système dans la moitié de l'Alföld, elle reste un élément majeur du réseau d'habitat.

b) Le cas des zones de hameaux de la Transdanubie.

Si les fermes dispersées à l'infini apparaissent dès 1950 comme des obstacles à la socialisation de l'agriculture, les hameaux ne tardent pas à poser le même problème. Au début de la collectivisation, se formaient des petites coopératives de production construites à l'échelle de villages de 300 à 600 habitants. Dans la deuxième vague de collectivisation, au tournant des années 1960, la formation d'unités de production puissantes de 2 ou 3.000 ha dépassait le potentiel humain et les terres disponibles de ces unités de peuplement.

A cet inconvénient économique s'ajoutait le désavantage social . Perdus dans les régions de collines, mal drainées et peu accessibles de la Transdanubie, ces minuscules villages n'offraient même pas les conditions de vie élémentaires et leur modernisation coûtait excessivement cher. Il s'en est suivi une très forte émigration dont l'intensité a parfois dépassé le niveau observé dans les régions de tanyas et cette dépopulation continue.

TABLEAU LXI

Evolution de la population dans les communes
inférieures à 1.000 habitants (1)

	Villages inf. 1.000 hab.		Population (mille)		Evolution
	Nombre	%	1960	1970	%
Baranya	261	81,3	124	111	- 10,5
Somogy	151	59,9	101	87	- 13,2
Zala	188	76,7	109	95	- 12,3
Vas	171	75,7	98	88	- 10,2
Veszprém	160	60,6	93	85	- 8,7
Ensemble	931	71,6	525	466	- 11,3

Depuis 1945, l'émigration constante a naturellement entraîné un vieillissement de la population qui, ajouté au malthusianisme hongrois traditionnel, a des conséquen-

(1) K.S.H., Recensement de 1970.

ces démographiques de plus en plus alarmantes. Eton peut considérer que l'existence, voire même la survie de ces villages, est remise en cause.

La situation est particulièrement critique dans les petits villages bordant la frontière yougoslave : régions de Ormànysàg (Baranya), Göcsej (Zala), Orség (Vas). Dans ces régions, la politique poursuivie a été et est encore la ré-organisation administrative. Théoriquement, les communes ne perdent pas leur indépendance mais le conseil communal ne siège que dans les villages-centres désignés et qui assurent la desserte de trois ou quatre communes environnantes. Dans ces villages ont été implantés les équipements communautaires ainsi que les sièges des coopératives qui désormais rayonnent sur plusieurs villages. Ces villages-centres sont appelés à regrouper progressivement la population des villages voisins.

Ce principe a été largement appliqué à travers tout le pays : 1.886 communes (60 % du total du pays) n'ont plus de conseil autonome local. Ainsi les 3.135 villages ont été regroupés en 1.249 villages à conseil autonome et 625 à conseil commun.

Ce processus d'unification partielle s'est généralisé dans les départements où les petits villages sont les plus nombreux. Ainsi dans Baranya sur 316 villages, il n'y en a que 17 qui aient gardé leur indépendance, les autres sont réunis dans 85 conseils communs. Les chiffres sont com-

parables dans Zala (respectivement 242, 10, 64) et Vas (222, 15, 62) mais quelques réunifications ont été réalisées aussi dans Somogy, Veszprém, Borsod, Nogràd et Szabolcs (voir figure n° 198).

TABLEAU LXII

Unités administratives villageoises, 1970 (1)

Population	Conseil autonome	Conseil commun	Commune subordonnée
moins de 500	15	48	649
500 - 1.000	166	153	648
1.000 - 1.500	208	165	292
1.500 - 2.000	208	96	121
2.000 - 3.000	258	71	82
3.000 - 5.000	221	59	60
5.000 - 10.000	121	30	30
plus de 10.000	52	4	4

Ces interventions n'ont pas pu arrêter la chute démographique. Le comportement des villages-centres n'a guère évolué par rapport aux villages qui leur sont subordonnés, sauf dans le cas où le village-centre était une grosse agglomération dont le rayonnement s'exerçant déjà sur les villages proches et qui s'avérait, avant les réunifications, comme l'exutoire des migrants. La création d'infrastructure et

(1) K.S.H., Recensement de 1970.

d'emplois industriels qui avait été prévue par arrêté administratif, n'a pas été tout de suite rendue effective, ôtant ainsi aux villages-centres les moyens de retarder et de drainer l'émigration. Ces décisions sont plus des cadres de pensée pour l'avenir que des solutions actuelles.

Dans les zones où on envisage le maintien des tanyas, ou hameaux, la création d'une infrastructure moderne est souhaitable pour leur donner un second souffle. Il s'avère qu'au lieu des services dispersés en rase campagne (peu fréquentés car peu accessibles) il est plus judicieux d'équiper les centres de coopérative et de fermes d'Etat et d'en faire de véritables points de rencontre, fréquentés par les habitants des écarts. Ces centres pourraient par ailleurs attirer ceux qui préfèrent quitter leurs tanyas. Les réglementations, qui longtemps interdisaient la construction de logements à usage d'habitation auprès de ces unités de production, sont révisées et des dérogations sont accordées de plus en plus facilement.

Contrairement à la pratique ancienne, brusquer l'évolution est estimé inopportun. En effet, les frais suscités pour reloger les habitants des tanyas sont exorbitants. On estime que entre 1970 et 1980, douze à quatorze mille tanyas sont appelées à disparaître dans le seul département de Bács-Kiskun, ce qui représente des besoins de logements nouveaux correspondant à une immobilisation de 30 % de la capacité de construction actuelle du département. De plus,

pour remplacer la perte de places dans les étables, il faut prévoir des investissements supplémentaires de 75 à 80 millions de Ft. annuels dans l'infrastructure agricole (1). La situation est tout aussi inquiétante dans les autres secteurs économiques ou sociaux.

Ainsi, après avoir été ressentie comme une affaire politique et administrative, la problématique de tanyas, de même que celle des petits villages, s'humanise peu à peu. Les solutions nouvelles sont adaptées aux circonstances variées et l'Etat consacre dans son budget de développement, des subventions spéciales.

La politique autoritaire n'a pas permis d'enregistrer des résultats convenables ni dans le monde des tanyas, ni dans les zones de hameaux. Force était de constater que l'application à la lettre d'une méthode globale était vouée à l'échec, ceci sans parler des préjudices subis par la population concernée. Les analyses détaillées ont pu montrer que le mode d'intervention doit varier en fonction d'un ensemble de facteurs qui déterminent des particularités locales.

Le long du Körös, et surtout dans l'Interfluve Danube-Tisza, la survivance des tanyas est assurée pendant de longues années encore. Leur enracinement profond témoigne d'une originalité de culture préservée grâce à l'isole-

(1) D'après Körös G., 1970.

ment de l'habitat. Une intervention irréfléchie risquerait de bouleverser le fragile équilibre économique et humain.

Dans le département de Bács-Kiskun où le problème est le plus aigu, les tanyas abritent en 1970 28,7 % de la population dans 22,1 % des logements ; l'élevage y est représenté par 34,5 % du troupeau bovin, 30,5 % des porcins, 29,9 % des ovins et les vignobles et les vergers occupent 43,7 % de la superficie (1). En essayant de faire disparaître les tanyas, on supprimerait un potentiel de logement et de production économique inestimable.

Dans la nouvelle conception, la persistance des tanyas est un fait reconnu, ainsi que leur incidence économique favorable ; par conséquent les efforts portent d'une part, sur l'amélioration des conditions de vie, de l'autre, sur le contrôle de l'évolution spontanée.

2 - La phase de croissance et l'action régionale complexe.

Exemple de l'aménagement de la région de Balaton.

Les rives du lac Balaton sont fréquentées et renommées depuis l'Antiquité. Les voyageurs, poètes, touristes ont de tous temps apprécié le charme de ses paysages vallonnés, la douceur du climat, et les possibilités de baignades qu'offrent deux cents kilomètres de rivage. Pendant longtemps, la région de Balaton est demeurée une zone d'agriculture riche et les quelques stations balnéaires ac-

(1) D'après Körös G., 1970.

cueillaient un monde privilégié par la naissance ou la fortune.

C'est après la deuxième guerre mondiale que le tourisme y est devenu un phénomène de masse. D'abord fréquenté par les seuls nationaux, puis par les ressortissants des autres pays socialistes, le Balaton devient progressivement une zone balnéaire internationale où se côtoient plus d'un million de touristes (1) venus de tous les points de l'Europe. Cette extraordinaire attraction touristique est le résultat d'une évolution où l'intervention de l'Etat est déterminante.

a) Les circonstances de la décision d'aménagement.

A la fin des années 1950, au moment où le VATI élabore le premier plan d'aménagement régional, le Balaton montre encore une image traditionnelle. Les deux rives du lac sont parcourues par la voie ferrée et la route qui courent parallèlement en séparant les villages agricoles des embryons de stations balnéaires. Les villages se sont implantés sur les pentes des collines dominant le lac et les habitants, groupés dans des coopératives, s'occupent essentiellement de viticulture sur la rive nord et de polyculture céréalière sur la rive sud. Leur rapport avec le lac est très occasionnel, et se limite à la pêche et à l'exploitation des roselières mais leurs champs de grande culture ar-

(1) En 1972 la clientèle payante a été de 1.126.038 personnes, avec 5,4 millions de nuitées. Il faudra ajouter à ce chiffre la population des résidences secondaires et des campings gratuits.

rivent jusqu'aux bords du lac. Autour des stations de chemins de fer pourtant, dans l'espace restreint qui s'étend entre la gare, le rivage du lac et l'embarcadère, cesse l'aspect rural dans les constructions. Généralement celles-ci sont de forme pavillonnaire à un ou deux étages, entourées de jardins, côtoyant de grands cubes de béton et de verre voués à quelques services. Rien à voir avec les maisons basses à cour fermée et les petits commerces polyvalents du village. Si le clivage entre deux genres de vie est très net, le phénomène touristique reste localisé en des endroits privilégiés, Balatonfüred, Siofok, Fonyod, où se manifestent à peine les prémices d'une villégiature appelée à connaître un grand développement. Et pourtant la fréquentation touristique pendant les mois d'été est élevée, concernant près de cinq cents mille personnes en 1958. Cette clientèle se loge en partie dans des campings non organisés et dans des maisons de repos qui sont d'anciennes propriétés et résidences secondaires de l'aristocratie et de la bourgeoisie riche que l'on a nationalisées après la guerre et dont la gestion a été confiée à la Sécurité Sociale (SZ.O.T.) et au Syndicat ouvrier. Les ouvriers méritants et leur famille, les pionniers les plus actifs y prennent des vacances gratuites ou à bon marché. Un tourisme de masse est mis en place et se développe surtout sur le bassin oriental (de Balatonfüred à Siofok) le plus près de Budapest et le rivage sud, qui offre des plages sableuses et des eaux très peu profondes, propices aux séjours familiaux. Les possibi-

lités matérielles et les exigences de cette population estimable étant restreintes, la structure d'accueil est simple, basée sur l'utilisation optimale des équipements et des services préexistants, et dont bénéficie non point quelques privilégiés mais la masse laborieuse.

L'accueil de cette masse humaine pose des problèmes d'organisation. Les voies ferrées et les routes sont surchargées et inadaptées. Le Balaton est difficilement accessible : dans la Transdanubie il existe des villes à plus de cinq heures de parcours de train et parvenir au lac de certains points de la Transtisza demande deux jours. Les deux lignes longeant les rives opposées du lac ne sont pas connectées, allongeant ainsi les circuits et occasionnant des pertes de temps. Les trains tractés par des locomotives à vapeur passant à proximité immédiate des rivages polluent continuellement l'air des plages et, compte tenu de l'augmentation substantielle du trafic, cela perturbe la vie des stations qui restent de plus isolées derrière les passages à niveau fréquemment fermés.

Outre l'accessibilité, les services publics sont débordés par l'afflux de réclamations concernant l'eau potable, l'approvisionnement en légumes et en viande, ou l'équipement de loisirs.

La dégradation du milieu suit cette invasion, car des travaux de conservation ou d'amélioration sont rares. Des mesures scientifiques ont maintes fois attiré l'attention

sur l'envasement dangereux du lac. La nécessité des constructions pousse à l'ouverture et à l'exploitation de carrières proches de stations même au détriment de l'harmonie du paysage comme à Badacsony. Les eaux usées sont déversées dans le Balaton à l'encontre du moindre principe d'hygiène.

L'équipement d'accueil s'avère insuffisant pour héberger la masse de plus en plus grande des "congrés payés". Les entreprises et syndicats entreprennent la construction de maisons de vacances sur des terrains cédés par l'Etat et apparaissent aussi les lotissements de construction privée ou coopérative qui grignotent le parcellaire viticole du rivage nord, d'autant plus facilement que le prix de la terre est dérisoire et qu'il n'y a pas de réglementation.

Devant la situation de carence d'équipement et de l'anarchie des constructions, l'Etat crée un organisme de coordination, la Commission du Balaton (1) dont le premier acte est en 1957 l'ordonnance portant sur un avant-projet d'aménagement de la région du Balaton.

Les difficultés de fonctionnement ne sont pas les seules raisons du brusque intéressement de l'Etat. Après le changement de politique amorcé à la suite de la crise de 1956 et l'augmentation programmée du niveau de vie, il fallait s'attendre à l'accélération du phénomène touristique national. L'évolution semblable dans les pays socialistes

(1) "Balatoni Intéző Bizottság".

voisins ouvrait pour la Hongrie la perspective d'accueil d'une clientèle multinationale, venant surtout de Tchécoslovaquie et de R.D.A., pays au niveau de vie plus élevé mais dépourvus de zone balnéaire à ensoleillement assuré. La fin de la période de la guerre froide et l'élargissement des relations avec les pays capitalistes faisaient entrer dans le circuit une clientèle étrangère, d'autant plus facile à récupérer que des liens traditionnels existent, principalement avec l'Autriche et avec l'Allemagne de l'Ouest. Or la Hongrie, comme les autres pays socialistes, avait fortement besoin de devises étrangères nécessaires aux achats de biens d'équipement sur le marché occidental.

Le potentiel touristique de la Hongrie est limité mais repose sur deux atouts : sa position géographique centrale par rapport aux pays socialistes, ainsi que sa proximité par rapport à l'Europe occidentale en est le premier, et le second est le potentiel touristique formé par une métropole européenne et, à deux heures de distance, le lac Balaton avec ses centres balnéaires. Seulement pour pouvoir utiliser au mieux ces atouts, l'aménagement du lac Balaton devenait indispensable.

Dès 1958 l'avant-projet de VATI est terminé, mais il ne sera définitivement adopté par le gouvernement qu'en 1963, et à partir de ce moment servira de référence aux investissements prioritaires décidés par le troisième

plan quinquennal (1).

b) Le premier plan d'aménagement de la région de Balaton.

Le plan étudie les possibilités touristiques des quarante-deux communes couronnant le lac ; cependant, en ce qui concerne certains aspects, l'analyse s'étend inévitablement à une bonne partie de la Transdanubie. Dans une perspective de vingt ans, l'objectif est de réaliser des infrastructures nécessaires pour une fréquentation quotidienne de 500.000 personnes. Les moyens choisis ne sont pas la création des unités nouvelles, mais plutôt la réglementation et la restauration de ce qui existe déjà, y compris des villages agricoles de l'arrière-pays immédiat.

Les préoccupations du plan (voir figure n° 199) peuvent être groupées autour de trois idées maîtresses : la maîtrise du sol, la classification des stations, l'infrastructure axiale. De toutes les analyses et propositions, les conceptions techniques l'emportent sur toute considération humaine ou économique et "supposée découler de l'infrastructure d'accueil" (2).

Le plan d'occupation du sol définit le périmètre des stations et établit les zones spécialisées recevant un

(1) Ce premier plan d'aménagement régional en Hongrie aura un retentissement international favorable ; ses auteurs reçoivent le prix Abercrombie de l'Union Internationale des Architectes, en 1962.

(2) Vielzeuf B., 1969.

équipement différencié ; dans chaque station, la place des hôtels, campings et résidences secondaires est indiquée. La zone touristique ne dépasse pas, sauf rare exception, une profondeur de 500 mètres. le dédoublement des villages - agricole, touristique - est maintenu, sauf dans trois cas, Keszthely, Siófok, Balatonfüred, désignées comme centres urbains futurs. Un des grands soucis du plan est d'empêcher l'étouffement du lac par l'urbanisation linéaire qui le ceinture progressivement en ménageant entre les stations des espaces verts ou agricoles. Une attention particulière se porte sur le vignoble de grande valeur (1) de la rive nord minée par la parcellisation et que le plan décide de sauvegarder en déclarant ce vignoble protégé et en fixant à 600 arpents le minimum de superficie de plantation (2). Sur la rive sud, le reboisement devient systématique, surtout en arrière des stations et le long des voies de communication.

Faisant suite à l'observation minutieuse des tendances, une hiérarchie stricte des stations est proposée. Le classement établit trois grandes catégories : les stations de tourisme de masse, les stations de tourisme international et les centres d'excursion. Les équipements prévus dans les stations tiennent compte de la diversité de la

(1) Le vignoble appelé "historique" produisant des vins blancs de réputation mondiale.

(2) Arpent hongrois (négyesögöl) : 1 m² = 0,28 arpent. 600 arpents correspondent à 2.143 m².

clientèle future fréquentant ces trois types de station.

Le rôle essentiel des "stations de tourisme de masse" est l'accueil des vacanciers hongrois arrivant dans le cadre de séjours collectifs organisés et, de façon secondaire, celui des touristes de week-end. Dans cette perspective ces stations ont besoin d'excellents moyens de communication pour permettre d'écouler le grand trafic ainsi que de tout l'équipement approprié : plages aménagées, parkings nombreux, restaurants et hôtels à capacité élevée et bon marché, etc.... Ces types de stations sont ceux qui se trouvent le plus près de Budapest (Siofok, Balatonalmádi, Balatonakarattya) ou bien qui sont des carrefours de circulation (telles que Fonyod, Balatonboglár, Keszthely en partie). Siofok et de Balatonalmádi reçoivent le meilleur équipement en prévision de la fréquentation future (voir la taille des cercles sur la figure n° 199).

Dans le cas des "stations de tourisme international", l'accent est mis non pas sur la satisfaction d'une grande masse de consommateurs, mais sur la qualité et le choix des prestations que peuvent offrir des hôtels et restaurants de haut standing, complétées par des parcs très soignés et toute une gamme de lieux de distraction : théâtre, night-club, aménagements sportifs (voile, golf, tennis, parcours de promenade, etc..) Les deux centres de thermalisme et de soins renommés, Balatonfüred (maladies cardiaques) et Héviz (rhumatismes), ainsi que Balatonföldvár et Keszthely, peuvent remplir ce rôle grâce à un aménagement spécifique.

La troisième catégorie de stations comprend les "centres d'excursions" principalement Tihany (site, abbaye bénédictine, particularités géologiques), Badacsony (cave de vin renommé, orgues basaltiques, panorama) et Szigliget (château féodal). Les conditions de fonctionnement sont particulières puisqu'il s'agit de l'accueil simultané et diurne de grandes foules de visiteurs venus y passer quelques heures seulement. Cette foule se promène, se restaure, se baigne et repart en même temps. Les équipements doivent s'adapter à la desserte journalière ; on prévoit donc des restaurants, des pâtisseries-salons de thé de grande capacité. On facilite au maximum l'accessibilité ; par contre, la clientèle ne restant pas la nuit, l'hôtellerie resté simple...

Le plan ne prévoit que la création d'une seule station, à l'Est de Balatongyörök, dans le but de capter une partie du trafic international arrivant de l'Autriche.

Pour parfaire les équipements des stations, le plan d'aménagement insiste longuement sur la nécessité d'améliorer ou de créer les infrastructures de base. La question du service des eaux et la correction des voies de transport constituent la préoccupation majeure. La desserte en eau potable du littoral est défectueuse, la nappe karstique de la rive nord s'épuise à la suite de l'utilisation industrielle massive (chimie de Balatonfüzfő) et nulle part il n'existe un système de tout-à-l'égout. Le plan propose la construction de stations régionales d'épuration et d'un

collecteur d'effluents dans les lacs situés à l'intérieur des collines de Somogy au Sud du Balaton. Le problème de transport est plus difficile encore, car les stations existantes sont véritablement prisonnières de la double barrière ferroviaire et routière qui les coupe de l'arrière-pays. La correction du trajet de la voie ferrée ne semble possible qu'au niveau de Siofok, ailleurs les passages à plusieurs niveaux doivent être aménagés et la dieselisation est considérée comme investissement prioritaire. Le trafic routier intense nécessite la construction d'une autoroute Budapest-Balaton dont le plan prévoit le tracé sur la rive sud à deux ou trois kms du lac, afin d'alléger ainsi la route nationale actuelle du gros de son trafic et de relier les stations une à une à l'autoroute. Les voies de transport en place actuellement dévorent tant de place, qu'à certains endroits, comme Siofok, l'extension de la zone touristique ne pourra s'effectuer qu'au détriment du lac.

Ce plan, on le voit, ne comporte pas de projets hardis. Il s'efforce avant tout de canaliser, d'organiser une évolution spontanée. Il ne faut pas perdre de vue que ce plan a été préparé en 1958, et qu'il est le premier plan d'aménagement régional de la Hongrie d'après-guerre. Il reste très technique et il ne pouvait en être autrement dans la conjoncture politique de l'époque, à un moment où toute la velléité géographique ou d'économie régionale était suspecte. Dans l'incertitude qui règne dans ces années, le style d'urbanisation n'a pu être esquissé non plus. D'ailleurs,

aurait-il pu répondre à la croissance fulgurante des années soixante ?

c) La croissance touristique des années 1960 et le deuxième plan d'aménagement.

Les années 1960 sont marquées par un développement très rapide de la fréquentation touristique. L'Etat investit des sommes importantes, 2,8 milliards de Forints entre 1958 et 1967. Cette action est complétée par celle du secteur privé qui octroie une somme équivalente (1). Tandis que les efforts de l'Etat se concentrent sur la création des équipements de base, le financement privé s'intéresse exclusivement à la construction des résidences secondaires. En 1968 cette collaboration efficace a doté le Balaton de 58 hôtels, de 741 maisons de repos, de 28 campings, permettant un accueil total de 120.000 touristes, auxquels s'ajoute en nombre égal la population de 20.000 résidences secondaires (2). La clientèle payante qui fréquentait le lac n'était en 1958 que de 56.000 personnes ; elle passe en 1961 à 244.000, pour atteindre en 1967, 1.251.000 touristes (3).

A côté de la croissance de la capacité d'accueil, quelques réalisations urbanistiques de grande envergure sont à souligner, comme l'aménagement de la zone de Siofok avec l'alignement des hôtels de classe internationale, la mise en valeur de la presqu'île boisée de Tihany, remarquable au-

(1) Abella M., -1971.

(2) Vielzeuf B., 1969.

(3) K.S.H., Idégenforgalmi Adatok, 1968.

tant par l'infrastructure touristique que par la préservation des richesses naturelles et artistiques (geysers pétrifiés, lac, château, maisons paysannes traditionnelles), assainissement et modernisation de la zone portuaire de Keszthely ; création de la "ville des pionniers" à Zánka ; création d'espaces verts particulièrement réussis à Fonyod, Balatonlelle, Balatonaliga.

Jusqu'en 1964-1965, l'évolution globale est maîtrisée, mais progressivement le décalage s'agrandit entre l'augmentation de la clientèle et la mise en place de l'équipement. Le ralentissement des investissements d'Etat compromet le développement harmonieux. La surcharge des équipements et des services se fait sentir dans la chute brutale du niveau qualitatif au moment même où, le niveau de vie augmentant rapidement, les exigences de la clientèle se renforcent. Profitant de la demande croissante, et dans le seul but de parer à l'urgence ou de réaliser un profit immédiat, les collectivités locales et le secteur privé réalisent des équipements d'accueil dont l'emplacement, le niveau, le caractère architectural sont souvent en contradiction totale avec le plan d'aménagement et aboutissent au gaspillage de l'espace, à la détérioration de l'environnement et à l'anarchie. Les constructions sans viabilisation préalable, l'installation des campings sans commodités, la multiplication des lotissements sur des parcelles minuscules où s'édifient des baraquements appelés pompeusement "maisons de week-end" (1) sont quelques exemples de ce style d'urba-

(1) Ceux autour de Balatonalmádi sont particulièrement repoussants.

nisation.

Conscient du danger que représente la spéculation, le gouvernement crée un comité interministériel qui ordonne en 1967 la préparation d'un deuxième plan d'aménagement, appelé "Programme de Développement central de la région du Balaton" et qui peut être jugé comme une actualisation du premier plan avec une nouvelle définition des priorités d'investissement pour la période du IVe Plan quinquennal (1971-1975).

Le programme poursuit deux buts essentiels. D'un côté, au moyen d'une législation sévère, arrêter les phénomènes d'évolution spontanée jugés négatifs ; d'un autre côté, parer au plus pressé et réaliser des équipements collectifs non rentables peut-être mais indispensables. Cette intervention arrive à point nommé avec l'introduction du système du nouveau mécanisme économique qui n'aurait fait que précipiter l'évolution spontanée dans la mesure où les entreprises et collectivités ne recherchaient que le seul bénéfice immédiat.

Sept milliards de Forints sont prévus pour la période 1971-1975, et mis à la disposition du Fonds d'Investissement du Balaton, dont un septième conservé à l'infrastructure de base (viabilité) et le reste à diverses dépenses de constructions (équipement d'accueil). La majeure partie de cette somme représente une dotation budgétaire spéciale, mais on prévoit de grosses recettes en provenance de

la majoration des taxes anciennes ou nouvelles payées par la population (1), de même que des produits de la vente de lots de construction.

Dans le chapitre des priorités figurent toujours le réseau de communication, les travaux d'assainissement et la desserte en eau ; les premiers travaux d'amélioration vont au réseau routier, tout particulièrement à l'achèvement de l'autoroute Budapest-Balaton et de l'axe rapide Vienne-Sopron-Balaton (2). La navigation sur le lac nécessite la reconstruction urgente de plusieurs ports (Siofok, Balatonföldvár, Balatonlelle, Fonyod, Révfülöp), ainsi que la mise en circulation d'un bac entre Balatonboglár et Révfülöp.

La consolidation du rivage ne peut plus souffrir de délais. Le rivage sud recule de un mètre par an. Les travaux de fixation (21 km de digue à côté de 45 km existant déjà) visent à rétablir le rivage sud dans son état d'avant la guerre, ce qui permettrait de gagner 254 hectares à la zone touristique (3).

En 1970, 67 % de la population étaient desservis en eau potable et seulement 19 % bénéficiaient du tout-à-l'égout. A côté de l'ouvrage régional du Balaton Sud-Ouest déjà terminé, les deux autres réseaux d'adduction d'eau (Balaton-Ouest et Balaton Nord-Est) doivent être terminés

(1) Impôt foncier, taxe d'infrastructure, diverses taxes d'utilisation d'équipement touristique, impôt sur les recettes touristiques etc...

(2) Les deux ont été achevés au printemps 1975. L'autoroute met Siofok à une heure de la capitale hongroise.

(3) Selon les prévisions, la vente de cette surface compenserait les dépenses de consolidation.

obligatoirement avant 1975, doublant la capacité d'eau potable et permettant le traitement de la moitié des eaux usées.

Le premier plan d'aménagement a prévu pour 1985 une capacité d'accueil journalière de 574.000 personnes. Cette perspective n'a pas été modifiée mais, comme en 1970 seulement 51,5 % de cette capacité étaient disponibles, le Programme prévoit l'accélération de la construction, afin d'offrir 56.000 places nouvelles dans des bâtiments en dur équipés de façon telle que l'utilisation des services soit possible toute l'année(1).

Le plan insiste beaucoup sur la nécessité de créer les équipements de culture et de loisirs et de sauvegarder l'esthétique des ensembles urbains. L'accession de Siofok et de Balatonfüred au rang de villes, donne à ces municipalités des moyens plus puissants. La reconstruction totale du centre de Siofok est prévue avec des crédits spéciaux du budget national. Pour empêcher la spéculation sur les terrains et l'urbanisation sauvage, la limitation du droit de propriété (une résidence principale et une résidence secondaire par famille) et des taxes élevées sur les transactions privées sont appliquées.

Les deux plans et toute la politique d'aménagement du Balaton ne peuvent prétendre à la perfection. L'Etat a déclenché un phénomène dont il n'a pu rester maître. L'exi-

(1) Le chauffage n'étant pas prévu, rares sont les établissements qui pouvaient fonctionner en dehors de la période estivale.

guité du budget, la faible capacité de l'industrie de construction, la durée interminable des travaux ne sont pas faits pour faire face à l'augmentation de la clientèle. Alors, compromis par l'urgence des problèmes quantitatifs, le résultat demeure décevant sur le plan qualitatif. Cela n'a pas été un problème aigu au début des années 1960 car ni la clientèle nationale, ni celle des pays socialistes, n'était exigeante. Mais l'augmentation du niveau de vie a changé les désirs qui restent inassouvis. De même la clientèle venant de l'Europe occidentale, qui recherchait au début "l'exotisme" des pays socialistes, se lasse progressivement du folklore et s'intéresse plus aux conditions de séjour et du confort. Des pays méditerranéens ont parfaitement compris ce changement, ainsi d'ailleurs que certains pays socialistes comme la Bulgarie ou la Roumanie. Le Balaton ne pourra garder sa clientèle, et cela malgré la position géographique qui le favorise, que si de réels efforts d'amélioration qualitative sont accomplis.

L'autre grand défaut des plans est leur caractère ponctuel. Les investissements ne concernent pas une zone restreinte, mais pratiquement toutes les localités. Les dix-huit stations prioritaires désignées par les plans ne peuvent en même temps se hausser au niveau international vu les limites budgétaires de la Hongrie. La politique de saupoudrage aboutit à l'échec, ici comme ailleurs. Les plans d'aménagement constituent a priori un cadre de pensée à l'échelle de la région, mais la pratique est dominée par les

interventions étroitement localisées, sans aucun souci de concertation de l'ensemble. D'ailleurs, la trop grande liberté donnée aux instances locales de décision compromet l'harmonie de développement, car "l'esprit de clocher" l'emporte. L'autoritarisme dans ce domaine aurait été souhaitable, mais l'Etat n'a pas jugé bon de l'appliquer. La saisine des terrains, les plans d'occupation du sol préconisés ne sont pas pratiqués, et il n'existe pas non plus de conception architecturale ou urbanistique imposée et sévèrement contrôlée. La machine administrative hiérarchisée retarde les réalisations. Entre l'Etat, les ministères, la Commission du Balaton, les deux conseils de département (Veszprém, Somogy), les trois conseils urbains (Keszthely, Siofok, Balatonfüred) et les conseils communaux, les intérêts divergent, auxquels il faut encore ajouter la liberté d'investissement des entreprises et de diverses collectivités.

Enfin la conception d'aménagement reste trop technique. Elle se limite à la solution des problèmes très localisés, sans étudier les conséquences. Aucune étude n'envisage l'évolution de la demande en fonction de l'augmentation du niveau de vie, les moyens de transport utilisés, la mode, etc.... L'échelle géographique aussi reste très limitée. Les deux villes capables d'être les supports urbains du développement et qui sont proches, Veszprém (20 km) et Székesfehérvár (30 km), ne font pas partie des plans et leur équipement est envisagé indépendamment du Balaton. Il est surprenant d'observer qu'on a choisi la solution coûteu-

se et incontrôlable des zones déjà construites, alors que s'offraient et s'offrent encore des sites magnifiques et inviolés (pour combien de temps ?) à l'aménagement concerté (1).

3 - La phase prospective dans l'aménagement du territoire.

La planification du réseau urbain.

Malgré toutes ses imperfections, la recherche régionale des années 1960 a permis d'élucider les problèmes méthodologiques et conceptuels en matière spatiale. Les expériences ont montré l'importance fondamentale des interactions économiques, sociales, humaines, qui régissent l'espace, et qui obligent, même s'il ne s'agit que d'une intervention ponctuelle, de considérer l'espace dans son intégralité. Les analyses successives indiquent aussi, même si les actes ne suivent pas, que les activités productives ne déterminent pas seules la croissance générale, mais que désormais, le secteur tertiaire entre en ligne de compte.

La politique d'aménagement partiel n'a pas apporté les résultats escomptés et les profondes disparités régionales persistent. Ces disparités deviennent à la fin des années 1960, de véritables freins à la croissance économique nationale. La planification de l'ensemble du territoire ne peut plus être ajournée.

(1) On peut considérer que le rivage de Balatonfüred à Keszthely par exemple est quasi inexploité sur près de 80 km.

Travaillant depuis plusieurs années déjà sur ces problèmes, le Ministère de la Construction et du Développement Urbain et le VATI, sur la demande du gouvernement, présentent en 1969 le Projet du Schéma Directeur du Réseau Urbain ; avec des modifications mineures, il reçoit l'accord définitif du gouvernement qui en fait une loi en 1971 (1). Ce plan à moyen terme prévoit, en fonction de l'évolution économique et sociale voulue, la répartition des investissements jusqu'en 1985 et définit la stratégie du réseau urbain comme support et conséquence de la croissance générale.

a) La définition de la stratégie d'aménagement et l'orientation de l'évolution socio-économique.

Le schéma directeur définit d'abord la finalité de l'aménagement, et définit les grandes options à décider en fonction de l'évolution récente des structures socio-économiques.

L'aménagement du territoire - selon la définition du schéma directeur - est la réalisation spatiale coordonnée des objectifs des diverses branches économiques. "L'aménagement a un double but : assurer la meilleure exploitation des richesses au profit de la nation et de la région où cette richesse s'accumule ; estomper les dispari-

(1) "Országos Felepüléshálózatfejlesztési Konceptio", décrets du gouvernement 1006/1971 et 1007/1971.

tés de revenu, des conditions de vie, de niveau culturel par l'homogénéisation de l'équipement, l'égalisation des structures d'emploi et de productivité" (1). La réalisation de la politique spatiale s'accomplit par le développement sélectif des localités et leur interdépendance dans un réseau urbain planifié. Les exigences de l'aménagement en matière d'habitat - définies par l'ordonnance - sont les suivantes :

- La hiérarchisation des localités est une tâche prioritaire dans la recherche de la meilleure organisation de l'espace et dans la desserte qualitative des habitants. Les inégalités actuelles existant entre les localités de même niveau hiérarchique doivent s'affacer pour que la population puisse trouver des conditions de vie analogues dans n'importe quelle région du pays.

- Pour chaque citoyen il faut assurer les meilleures conditions de services, tout en observant les impératifs de rentabilité. L'émiettement de l'équipement sur des localités voisines n'est pas bénéfique pour celles-ci et les régions privées de centre urbain reçoivent un pôle de cristallisation de vie régionale.

- Il est indispensable d'améliorer le réseau de communication de telle façon qu'un centre puisse être rapidement atteint de sa zone d'attraction, de même que les relations interurbaines soient directes et commodes.

(1) Ordonnance du 1 006/1971.

- Le réseau d'habitat doit évoluer en fonction d'une meilleure relation entre lieu de travail et lieu de résidence pour réduire le plus possible les migrations quotidiennes ou hebdomadaires.

- Un souci constant doit guider les aménageurs pour développer l'équipement récréatif, défendre l'environnement avec le souhait que la résidence secondaire devienne accessible au plus grand nombre.

Après avoir défini les grands principes d'aménagement, le Schéma directeur analyse les caractéristiques spécifiques de l'espace hongrois, pour définir les facteurs de croissance ou les freins.

La caractéristique fondamentale de l'espace hongrois est la présence d'une capitale hyperdéveloppée, au centre géographique d'un axe de développement surtout industriel qui, du Sud-Ouest au Nord-Est, traverse le pays (Balaton-Borsod). Par conséquent, l'objectif est double : tout en maintenant la vitalité de cette zone, multiplier les axes de développement.

Freiner la croissance de la capitale ne peut se faire sans risques, car l'économie hongroise est trop dépendante du dynamisme de Budapest, pour que les effets induits d'une politique contrariante n'aient pas de répercussions défavorables sur tout le pays. Seuls les transferts sélectifs semblent viables, bien qu'en vingt cinq ans, ils n'aient pas apporté de résultats mirobolants. Les enquêtes

effectuées auprès des intéressés expliquent ce désintéressement par l'inertie économique et culturelle de la province. La décentralisation ne peut réussir que si les structures d'accueil sont convenables. Il faut par ailleurs constater que le procédé d'industrialisation utilisé, en ordre dispersé, par "saupoudrage", n'a pas toujours eu pour effet de valoriser le potentiel de production ; bien au contraire, il a détruit l'illusion et affermi la dépendance puisqu'il est à l'origine d'autres servitudes.

La stratégie nouvelle met en avant la concentration des moyens. Des pôles de croissance régionaux sont désignés, qui doivent accueillir en priorité les établissements décentralisés, mais aussi et surtout ils sont les points d'ancrage de réinvestissements tant dans le secteur secondaire que tertiaire, avec des modalités particulières selon les conditions locales.

Les pôles de croissance régionaux (appelés aussi centres supérieurs privilégiés), Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs et Győr, en raison de leur situation géographique et de leur acquis ont pour but, non de concurrencer Budapest, ce dont ils ne seraient pas capables, mais de doter la province de biens socio-culturels et techniques autour desquels se cristalliseraient les activités de production pour le plus grand intérêt de la vie régionale jusqu'ici quasi inexistante. Somme toute, créer des conditions de vie attractives pour ceux qui quitteraient la capitale.

Les cinq pôles de croissance sont reliés entre eux par une infrastructure de transport rapide et diversifiée, comprenant des lignes ferroviaires, routières et énergétiques de grande capacité. Cet axe, semi-circulaire, entoure et évite Budapest, à distance suffisamment éloignée pour être efficace.

Entre l'axe des pôles, qui court le long des frontières, et Budapest, un deuxième axe circulaire, à rayon de courbure inférieur au premier (voir figure n° 201) doit devenir la ligne forte des implantations industrielles futures car il est le chemin de transit des matières premières de la frontière soviétique à la frontière autrichienne. Il traverse Nyiregyháza, Debrecen, Szolnok, Székesfehérvár, Győr, Szombathely qui sont désignés comme des noeuds de concentration industrielle. Cet ensemble industriel évite aussi Budapest, et met en relation directe l'Alföld et la Transdanubie. L'activité industrielle majeure est orientée vers la mécanique et l'électronique.

Enfin le troisième axe ancien, celui de la Dorsale, n'est pas abandonné mais son activité principale, l'extraction des matières premières, doit laisser progressivement la place à des activités diversifiées.

Ces trois axes, progressivement orientés Est-Ouest, sont recoupés par deux autres de direction méridienne, le long du Danube et de la Tisza. De l'aménagement de ces deux voies d'eau qui traversent tout le pays, dépend la

réussite ou l'échec du plan d'aménagement des régions bordières les plus défavorisées de la Hongrie. L'acheminement accéléré de marchandises de toutes sortes nécessite l'amélioration des conditions de navigabilité. De plus, ces cours d'eau doivent fournir aux industries le complément énergétique et à l'agriculture, les possibilités d'irrigation. Les axes entrecroisés et contournant Budapest, avec leurs pôles et leurs centres de développement ne constituent qu'un canevas. Une fois renforcés et actifs, ils pourront irradier la province et l'entraîner dans la croissance générale.

Dans la décision du type et du mode de croissance que l'on doit favoriser dans telle ou telle région, la connaissance objective des tendances actuelles et futures des facteurs économiques et sociaux s'avère fondamentale. Le schéma directeur en tient compte, définit la méthode d'intervention et les principes d'une nouvelle localisation.

La population de la Hongrie en 1970 est de 10.315.000 ; sa croissance est très lente et désavantageuse en raison notamment de la diminution des jeunes et de l'augmentation de personnes âgées. Parmi les variantes possibles, le schéma directeur a retenu celle qui prévoit une légère amélioration de la situation, portant la population à 10.314.000 en 1985 et à 11.278.000 en l'an 2.000.

Dans la projection spatiale de la population, on a tenu compte des besoins en main-d'oeuvre de l'agricul-

ture et de l'industrie, du renforcement du secteur tertiaire des villes et de la capacité d'investissement de l'Etat. Par-tant de ces considérations, on s'attend à un accroissement lent de la population de Budapest, limité vers l'an 2.000 à 2.150.000, comprenant comme actuellement, 19,1 % des habi-tants du pays. Cette stabilisation de la population cache un transfert important des activités (passage du secondaire vers le tertiaire) et surtout l'accroissement de la population de l'agglomération. D'ici à l'an 2.000, les villes (124) réuni-ront 6.432.000 personnes, ce qui constitue une urbanisation relativement modeste (57,1 % de citoyens) mais, si l'on comp-te la population des agglomérations, ce taux atteindra 65 %.

Selon les conceptions courantes de la modernisa-tion de l'agriculture, le besoin de main-d'oeuvre dans ce do-maine devra se résorber substantiellement. Le Schéma direc-teur a pris comme base de calcul l'effectif actuel des fermes d'Etat et prévoit ainsi en 1985, 1.194.000 agriculteurs à temps complet, auxquels il faut ajouter 228.000 agriculteurs à temps partiel. Ces chiffres vont baisser jusqu'à la fin du siècle respectivement à 956.000 et 128.000, ce qui, par rap-port à 1960, sous-entend le départ de la moitié des actifs agricoles vers d'autres branches de l'économie. Pourtant il n'est pas fait mention des migrations à longue distance qui, hier encore, causaient tant de désagréments aux nouveaux ci-tadins : cette main-d'oeuvre libérée reste sur place ou par-ticipe à des migrations quotidiennes à courte distance. L'é-quipement, la diversification d'activités des villes dans les

régions rurales doivent le permettre.

Le Schéma directeur consacre beaucoup d'attention à la définition de la stratégie de localisation industrielle qui reste dans son esprit le facteur principal de croissance (sauf à Budapest). Les prévisions d'augmentation sont larges, au total 2.268.000 actifs en 1985 et 2.500.000 en l'an 2.000, y compris la main-d'oeuvre agricole temporaire. La répartition future de cette main-d'oeuvre, les directions et le volume des déplacements sont subordonnés à la désignation des centres d'activité en tenant compte des modifications éventuelles de la structure de l'industrie et des décisions de décentralisation. Près de 500 localités ont été examinées à l'aide de neuf indicateurs synthétiques (1) ; finalement, 124 localités ont été retenues, présentant ou pouvant présenter dans l'avenir la meilleure situation pour les investissements industriels. Le résultat est un semis régulier puisqu'aucun village ne doit se trouver à plus de 45 minutes du rayonnement d'un de ces centres d'activités.

Ces centres ne sont pas de poids équivalent. Certains constituent des noyaux industriels isolés dans un environnement rural et les industries qu'on y projette sont celles qui sont étroitement liées à la transformation des produits a-

(1) Ces indicateurs synthétiques sont les suivants : qualification de la main-d'oeuvre, potentiel de coopération technique interne, distance par rapport aux sources d'énergie, capacité d'eau industrielle, coût de l'électricité, possibilité de transport, position par rapport aux axes d'importation, position par rapport aux marchés de consommation, niveau de l'infrastructure collective.

gricoles. D'autres font partie de zones et complexes industriels. En fonction des conditions géographiques locales, on peut distinguer plusieurs types d'espaces industriels homogènes : l'agglomération de Budapest, les régions minières traditionnelles, les zones riches en eau industrielle, et les zones nouvelles s'offrant à la création d'ensembles industriels.

L'agglomération de Budapest constitue un complexe industriel hors pair, dont le dynamisme est incessant. Mais la pénurie d'emplois gêne de plus en plus l'expansion et aucune amélioration même sensible n'est entrevue. Aussi le développement de cette zone doit-il être sélectif ; les branches de production dont la présence est hautement justifiable (mécanique de précision, électronique, optique, télécommunications, etc...) continuent à être encouragées, tandis que d'autres secteurs de production sont progressivement freinés et supprimés. Cela concerne les industries polluantes, celles qui surchargent les voies intra-urbaines et celles dont la localisation dans la capitale n'est pas indispensable à son propre développement. Ces industries vont être déplacées dans les zones suburbaines ou transférées en province.

Une cascade de difficultés économiques et humaines assaillit les régions traditionnelles de charbonnage, par suite du changement de la conjoncture énergétique. La conversion industrielle en cours prend une allure de catastrophe dans le bassin de Nogràd, de Borsod et de Tatabánya où l'ex-

traction du charbon brun doit cesser à court terme mais aussi dans le bassin de Mecsek où l'exploitation de la houille n'a qu'un sursis de dix ans. Dans ces zones, la création rapide d'industries de transformation est indispensable.

Une des conditions essentielles à la localisation industrielle est la quantité et la qualité de l'eau à usage industriel, surtout pour des industries grandes consommatrices, en plein développement en Hongrie, telles que la chimie, la métallurgie non ferreuse, la production d'énergie nucléaire. Le potentiel en eau du pays étant limité, ces industries doivent s'implanter ou se transporter auprès des zones les plus propices, avant tout le long du Danube (Paks-Mohács), le long de la Drave (section de Barcs surtout) et une fois les barrages réalisés, sur la Tisza, en aval de Szolnok.

Les contours de trois régions industrielles se dessinent de plus en plus nettement : la Dorsale de la Transdanubie (industrie de l'aluminium), la vallée du Danube en amont de Budapest (chimie synthétique) et le piémont du Mâtra (extraction de lignite, production d'électricité). Ces régions ont encore de larges possibilités de développement, si l'infrastructure (problème d'eau) se renforce.

Le Schéma directeur propose de nouvelles zones d'implantation de complexes industriels. Il s'agit d'exploiter les conditions favorables de transport, un maillage urbain déjà existant et la main-d'oeuvre disponible, et parfois même qualifiée. Ces zones se situent dans la Kisalföld (Győr-Moson-

magyaróvár et Szombathely-Pápa dans la Transisza (l'axe des matières premières soviétiques, de Kiovàrda à Debrecen) et au centre du pays (Szolnok-Kecskemét). Le "quadrilatère de Szolnok" est particulièrement avantageux : les unités urbaines bien reliées formant le cadre (Szolnok, Cegléd, Nagykörös, Kecskemét, Kunszentmiklos) et l'espace intermédiaire bénéficie de l'eau de la Tisza, des gazoducs de l'Alföld, des matières premières soviétiques, et d'excellentes relations avec Budapest et Szeged. D'autres zones, d'envergure plus limitée, mais de nature semblable sont délimitées autour de Kaposvár-Dombóvár et autour de l'agglomération lâche de Békéscsaba-Békés-Gyula.

La correction et la modernisation du réseau de transport doivent être menées simultanément. Jusqu'ici, tout le réseau est totalement concentré sur la capitale, annihilant la vie régionale et surchargeant l'infrastructure de Budapest. La première mesure consiste à établir la liaison directe entre l'Alföld et la Transdanubie envisagée avec la création de la voie ferrée nouvelle Szolnok-Székéshérvár passant le Danube à Ráckeve ou à Dunaföldvár (voir figure n° 203). Une deuxième priorité est la réalisation de la ceinture méridionale, mettant en relation les grandes villes de province : Győr, Szombathely, Nagykanizsa, Pécs, Szeged, Békéscsaba, Debrecen, Nyíregyháza, Miskolc. Elle nécessite la construction de deux sections de chemin de fer (Szeged-Baja et Békéscsaba-Debrecen), la mise à grand gabarit pour le reste ; la rénovation des axes routiers et la création de lignes

de transport d'énergie. La troisième préoccupation est le resserrement des liens, par l'amélioration des conditions de transport, entre les centres d'activité choisis et leurs zones de recrutement de main-d'oeuvre.

L'activité balnéaire et touristique peut être à elle seule déterminante dans l'avenir des centres concernés. Se basant sur chaque individualité, une analyse minutieuse s'est attachée à évaluer les chances futures des localités, classées selon leur attraction spatiale, les formes de loisirs, les types de clientèle et la longueur du séjour. Ce travail est d'autant plus opportun que les richesses touristiques, mise à part la région de Balaton, sont pratiquement inexploitées et que la demande nationale et internationale ne cesse d'augmenter (1). C'est ainsi que 282 localités ont été sélectionnées, dont 47 estimées capables d'une attraction nationale ou internationale (voir figure n° 204). Le Schéma directeur propose l'équipement privilégié de 12 centres (2) pour remplir le rôle récréatif et coordonner les diverses fonctions d'organisation entre les régions touristiques complexes.

L'analyse de l'habitat et des services collectifs met en relief l'iniquité de la répartition régionale des biens, la désorganisation urbaine, et le gaspillage dans l'utilisation des services, réduisant à l'impuissance l'Etat

(1) Les sources thermales par exemple dont la Hongrie est estimée la plus riche d'Europe ne sont pas du tout mises en valeur. L'aide financière de l'ONU accordée récemment pour leur exploitation, permet enfin le démarrage.

(2) Pécs, Miskolc, Szeged, Debrecen, Győr, Székesfehérvár, Sopron, Esztergom, Siófok, Veszprém, Szombathely.

pour régler les dépenses, payer les échéances et satisfaire parallèlement les exigences croissantes de la population. L'étude conclut sur la nécessité urgente de créer une trame urbaine structurée, où chaque maillon doit jouer un rôle bien défini.

Chaque service public se divise en trois grands niveaux hiérarchiques coïncidant avec les échelons de la desserte de l'espace. Selon les particularités géographiques, la concentration totale des services de même niveau dans une seule localité est non rentable, voire inutile ; dans ce cas, un éventail plus large regroupant des services des trois niveaux, subdivise la hiérarchie en neuf degrés.

L'analyse rigoureuse des branches de l'économie, le choix des tendances favorables et leur projection spatiale rentable, aboutissent finalement à circonscrire les facteurs de développement de chaque localité. Il ne reste maintenant qu'à synthétiser l'étude, en l'abordant d'un point de vue différent, en partant de la hiérarchisation des localités. Le choix des centres des différents niveaux est désormais possible, si l'on connaît les facteurs futurs de développement.

b) La hiérarchie urbaine future.

Eu égard à ces principes de planification, tout l'espace est rationnellement organisé sous l'égide des centres urbains et ruraux. Equipés convenablement, les petits centres d'égale importance, se répartissent régulièrement sur tout le

territoire. Les centres moyens se superposent à ce maillage ; puis les centres supérieurs intersticiels sont choisis de telle façon qu'ils consolident l'équilibre spatial. Chacune de ces trois grandes catégories constitue une entité quantitative et qualitative marquée de critères précis selon un rôle au sein de la hiérarchie urbaine.

Un tiers des communes (34,5 %) remplissent un rôle régional défini. Leur répartition selon les degrés de la hiérarchie est indiquée par le tableau LXIII.

TABLEAU LXIII

Répartition des communes selon la hiérarchie future.

Catégories	Nombre	Sous-catégories	Nombre	Population en mille 1973
Capitale	1		1	2.039
Centres supérieurs	23	Privilégiés	5	766
		Ordinaires	7	511
		Partiels	11	505
Centres moyens	106	Ordinaires	65	1.181
		Partiels	41	487
Centres élémentaires	975	Privilégiés	144	842
		Ordinaires	547	1.471
		Partiels	284	430
Total	1105		1105	8.232
Communes sans rôle	2104			2.163

Les centres élémentaires forment l'équipement de base dans un rayon de 6 km, pour une population totale de 5 à 6.000 habitants. Leurs attributions sont d'abord administratives : conseil communal ou intercommunal, gendarmerie, bureau de poste, succursale de la Caisse d'Epargne.

La santé publique est assurée par deux ou trois cabinets de médecins, dentistes, consultation prénatale et de nourrissons, inspection scolaire de santé, pharmacie et hospice de vieillards. Les établissements scolaires assurent la scolarité jusqu'à quatorze ans ; un complexe culturel et récréatif : bibliothèque, salle de cinéma et atelier de travaux manuels apportent d'autres activités.

La desserte commerciale de la population se fait grâce à plusieurs magasins spécialisés pour des achats hebdomadaires par exemple et un magasin polyvalent de la "chaîne A.B.C.". Pour l'entretien et les réparations des services publics (eau, électricité, égoût) la municipalité dispose d'un service technique spécialisé. Elle possède également un dépôt de combustibles pour l'approvisionnement de la population (charbon, bois, gaz en bouteilles).

La fonction principale des centres élémentaires demeure l'organisation de l'agriculture, secteur qui occupe selon les projets 80 à 85 % de la population active. Ils ont la responsabilité des services administratifs, techniques et scientifiques de leurs coopératives agricoles, et comme progressivement ces coopératives doivent fusionner, l'espace co-

miné par un centre élémentaire devient une entité économique et sociale.

Le rayonnement du centre élémentaire doit s'exercer sur la population disséminée dans les villages d'alentour et dont la concentration dans un des centres élémentaires est souhaitable. Pour cela certains critères de qualité sont nécessaires. Le schéma directeur exige que 50 à 60 % des logements du centre soient pourvus de confort (salle de bains, W.C., chauffage central), que 40 % de la population au moins aient l'eau courante, et 30 % le tout-à-l'égout. Un soin tout particulier doit être apporté à l'aspect extérieur du centre, notamment par le revêtement moderne des rues (60 % du total au moins), la constitution d'espaces verts (1 à 2 % de la superficie construite) et le ramassage des ordures ménagères (pour 50 à 70 % des logements).

Tous ces critères ne peuvent être satisfaits simultanément, car la structure de l'habitat est très différente d'une zone à l'autre du pays. C'est pour cette raison que trois degrés ont été institués parmi les centres élémentaires. Dans la zone de "micro-villages" où, à cause des conditions topographiques, les liaisons sont souvent difficiles, des centres élémentaires relais, ne possédant qu'une partie des équipements, remplacent les centres élémentaires ordinaires. Dans l'Alföld au contraire, la fréquence des "villages géants" de 10.000 habitants et plus, nécessite un équipement plus fourni. Cela est prévu dans des centres élémentaires

privilégiés avec, en plus des critères énoncés, quelques équipements de niveau moyen (notamment dans le domaine de l'enseignement et de la santé).

Assez régulièrement distribués sur tout le territoire national (voir figure n° 207), les centres moyens constituent le maillage fondamental du réseau urbain. En étroite relation avec la campagne environnante, à qui ils doivent offrir une gamme variée de services et de commerces spécialisés sur une large zone de chalandise, ils sont en fait ces petites capitales de "terroir" fondées sur l'homogénéité du milieu naturel et les traditions ancestrales. Le Schéma directeur leur attribue en plus, une fonction nouvelle, celle de centre industriel au coeur de leur zone d'influence, capable de résorber les excédents de main-d'oeuvre libérés par l'agriculture. La puissance d'appel dépend de l'accessibilité du centre par rapport à son aire d'attraction et des liens entretenus avec les centres supérieurs.

Le Schéma directeur prévoit pour ces centres une population de 20 à 40.000 habitants et un équipement capable de satisfaire une collectivité potentielle de 50 à 120.000 personnes, c'est-à-dire deux fois plus nombreuse que la population résidente. Dans la structure des activités futures, l'agriculture ne jouera qu'un rôle minime ; si le secteur tertiaire occupe alors entre 35 à 38 % des actifs, la prépondérance industrielle est évidente avec l'embauche de la moitié de la main-d'oeuvre urbaine. Ces localités doivent avoir

un caractère urbain prononcé, elles sont les symboles de l'urbanisation rapide future. Parmi les 106 centres moyens, 49 ont encore en 1973 un statut de village.

Cette volonté d'urbanisation se manifeste particulièrement dans les régions qui souffraient d'anémie urbaine. La décision de faire des localités actuellement engourdies des centres moyens dynamiques est significative de l'effort réalisé pour réparer les injustices dans l'urbanisation du pays. Cela concerne tout particulièrement Lenti, Körmend, Marcali, Barcs, Tamási dans la Transdanubie méridionale, Encs et Szerencs dans le Borsod, Fehérgyarmat, Vásárosnamény et Záhony en Szabolcs et Mezökovácsháza et Szeghalom dans le Békés.

Inversement, dans les régions où la densité urbaine est élevée, occasionnant rivalités et parallélisme de fonctions, une sélection a été opérée par la distinction des centres moyens ordinaires et centres moyens partiels. Ainsi des nombreuses villes de Hajdu et de Szolnok il ne reste que Hajdunàs, Karcag et Mezötur comme centres moyens pourvus d'un équipement complet (en dehors de Debrecen et de Szolnok) et les cinq autres villes actuelles ne rempliront que partiellement ce rôle d'organisation spatiale.

Les critères d'équipement sont définis avec précision par le Schéma directeur. Par rapport aux services présents dans les centres élémentaires, il s'agit ici d'un degré de spécialisation supérieure, représenté par le lycée ou l'hôpital, mais aussi sur la liste des compétences des centres moyens ap-

paraissent des attributions nouvelles, comme la justice (tribunal de première instance, collectivité d'avocat), la finance (banque, assurance, répression des fraudes), l'information (direction cantonale des études statistiques, journal, correspondant de presse), le transport (entreprise de transport routier), et le service d'accueil (bureau de voyage). Les exigences en ce qui concerne l'habitabilité et l'environnement sont plus sévères. Les logements dotés de tout le confort doivent atteindre les trois-quarts de l'effectif, l'eau courante pour au moins 60 % d'entre eux et le tout-à-l'égout pour la moitié; le ramassage d'ordures devient quotidien.

Les centres supérieurs sont appelés à organiser un espace recouvrant l'aire de quatre à cinq centres moyens, 3-4.000 km², avec une population de 500.000 habitants environ. Avant tout, ils sont les sièges de directions départementales des administrations et autres services, en contact étroit avec les unités qui sont du ressort des centres moyens. Leur influence s'exerce par une administration départementale bien rodée après quarante ans d'expérience. En fait, ces centres supérieurs sont les actuels chefs-lieux de département et leurs prérogatives changent peu par rapport à ce qu'ils possédaient déjà, sinon par l'amélioration qu'ils apportent dans les prestations. L'évolution pourtant n'a pas été analogue dans tous les chefs-lieux, certains montrant par leur potentiel géographique, un dynamisme plus déterminant. Ces tendances seront renforcées dans l'avenir. C'est précisément cette solution naturelle que vise la désignation de centres supé-

rieurs ordinaires et partiels. La différence essentielle réside dans le rôle économique, autant pour l'organisation que pour la production. Les centres supérieurs ordinaires s'égrenent sur le nouvel axe industriel passant au Sud de Budapest et partageant la Hongrie en deux, depuis Szombathely jusqu'à Nyiregyháza, par Székesfehérvár, Kecskemét et Szolnok, ou bien sur l'axe semi-circulaire des pôles régionaux, tels Kaposvár et Békéscsaba. En dehors des chefs-lieux de département actuels, cinq villes accèdent au rang de centres supérieurs (partiels) ; leur choix est motivé par des infrastructures convenables (Nagykanizsa, Sopron, Baja), un dynamisme économique prouvé (Dunaujváros) ou une population nombreuse (Hódmezővásárhely). La plupart se partageaient déjà la direction des affaires départementales avec leurs chefs-lieux respectifs.

Appelés "centres supérieurs privilégiés", ou "pôles de développement régionaux", les cinq grandes villes de province se différencient assez nettement des autres centres supérieurs. On prévoit la concentration de 150 (Győr) à 300.000 (Miskolc) habitants (deux fois plus en moyenne que les autres centres supérieurs) tandis que celle de la zone desservie dépasserait un million recoupant l'aire de 2 ou 3 centres supérieurs (ordinaire et partiel). L'augmentation de taille entraîne un changement dans la structure des activités dominées désormais par le secteur tertiaire (50-52 %) tandis que, pour les autres centres supérieurs, on observe encore un équilibre entre secteur secondaire et tertiaire

(40-45 %). Le dynamisme de développement est assuré par l'implantation de complexes industriels et les transferts depuis Budapest de certains services tertiaires. Ce sont surtout les services tertiaires inter-départementaux qui les distinguent des autres centres supérieurs; dans le domaine de la culture et de l'information, de la santé, de l'enseignement, du transport et du commerce. Ainsi ils sont seuls à assurer des émissions régionales de radio, et d'éditer des journaux diffusés dans plusieurs départements, à concentrer des universités et laboratoires de recherche, à posséder orchestre philharmonique et opéras permanents ainsi que des centres hospitaliers universitaires et cliniques spécialisées. S'ils n'ont aucun rôle administratif spécial, ils assument la direction des transports (poste et chemin de fer) et de distribution (commerce de gros, énergie). Le degré d'urbanisation, la qualité du service public (transport en commun, équipement des logements, environnement) leur donnent l'avantage sur les autres centres supérieurs. Par rapport à l'acquis actuel, dans les cinq villes on prévoit surtout un changement qualitatif pour renforcer et élargir leur impact régional.

c) Les moyens mis en oeuvre pour la réalisation du plan.

Les périodes de prévision choisies par le schéma directeur sont de 15 ans (1970-1985 ; 1985-2000). Elles se règlent sur le rythme quinquennal de la planification nationale. Il serait vain d'adopter des moyens d'action à long terme, tant les données et les circonstances peuvent évoluer.

Révisés et actualisés, le plan d'exécution et tous les moyens appropriés sont définis au moment de l'élaboration de chaque plan quinquennal.

Dans le IVe plan quinquennal (1971-1975), l'idée maîtresse est le nivellement des conditions d'existence d'une région à l'autre du pays, ce qui signifie une croissance pondérée des régions prospères et la croissance rapide des régions défavorisées. Le moyen de remédier au sous-développement chronique est l'industrialisation qui doit entraîner la fixation de main-d'oeuvre et déclencher le phénomène d'urbanisation. La priorité est donnée à dix départements (ceux du Sud de la Hongrie, à l'exception de Baranya) et à neuf villes (1).

Pour stimuler l'évolution, le gouvernement a mis en place un ensemble de mesures s'appuyant sur des assises financières solides.

- "Le Fonds de développement régional" décide du volume des investissements et de l'orientation à donner aux entreprises. Le budget qui lui est imparti est divisé en trois chapitres.

Le premier est consacré à l'effort de décentralisation industrielle de Budapest. Il vise l'assainissement de la structure urbaine par des transferts industriels et la suppression de 2.000 emplois. Les unités décentralisées en

(1) Les cinq pôles de développement, plus Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely, et Nyiregyháza.

province concernant en particulier la mécanique, et d'une façon générale l'industrie légère. Le deuxième chapitre ou "fonds de conversion des zones minières" espère, grâce aux emplois offerts par l'industrie de transformation, ranimer les régions en dépérissement et reclasser surtout le personnel féminin. Enfin, le "fonds de développement des régions sous-industrialisées" s'intéresse aux zones de dépression économique ayant des excédents de main-d'oeuvre, essentiellement la Transtisza et la vallée de la Drave.

Pendant la période quinquennale, 183 investissements seront réalisés par le fonds de développement régional (voir tableau LXIV). La dépense totale de ces investissements est de 10,5 milliards de forints, dont 26,7 % représentent l'aide de l'Etat. Cette injection d'argent sert à la création de 60 à 70.000 emplois nouveaux, échelonnée jusqu'après 1975. L'Alföld et surtout le Szabolcs en sont les premiers bénéficiaires, ils reçoivent près de la moitié (41 à 46 %) de l'aide accordée et des emplois créés. Les réalisations touchent surtout l'industrie mécanique et l'industrie légère, grandes consommatrices de main-d'oeuvre, et 80 % des offres d'emplois sont faites par les entreprises d'Etat. Les subventions sont réparties entre 84 localités, en proportion du rôle qu'elles sont appelées à jouer (12 centres supérieurs et 45 centres moyens).

Au total, le fonds de développement régional n'intervient que pour 1 % dans la valeur globale des inves-

TABLEAU LXIV

Orientation du "Fonds de développement"
Période du IVe plan (1)

Répartition par régions	Investissement		Dotation		Emplois nouveaux mille
	Nombre	Montant millions de Ft	Montant millions de Ft	% national	
Hongrie septentrion.	33	1.740	504	17,9	11,8
Transdanubie Nord	11	366	127	4,5	3,5
Transdanubie Sud	39	3.030	558	19,9	15,0
Alföld Nord	75	3.898	1.290	45,9	29,2
Alföld Sud	24	1.340	286	10,2	8,0
Département de Pest	1	134	45	1,6	0,3
Total	183	10.508	2.810	100	67,8
Répartition par catégories de centres					
Centres supérieurs(12)	54	2.956	780	27,8	17,1
Centres moyens (45)	99	5.821	1.630	58,2	39,8
Centres élémentaires (27)	30	1.731	394	14,0	10,9
Total	183	10.508	2.810	100	67,8

(1) D'après Tatai Z., 1973

tissements industriels prévus par le IVe plan, son incidence est donc mineure. Mais, en ce qui concerne l'industrie mécanique et légère, sa participation oscille entre 40 et 50 % et lui assure une importance déterminante.

- L'octroi exceptionnel d'un crédit bancaire aux organismes déjà bénéficiaires de prime du Fonds de développement peut renflouer leurs réalisations si elles répondent aux normes prescrites (localisation approuvée). Avantage appréciable, car les crédits bancaires sont difficiles à obtenir en Hongrie.

- Les conseils locaux sont invités à mettre à la disposition des entreprises la part de l'impôt sur les bénéfices qui leur revenait (1), au titre de "participation locale au développement industriel".

- Jusqu'en 1970, l'Etat accordait une indemnité de transport aux salariés ce qui avait pour effet évident d'allonger indéfiniment les déplacements de la main-d'oeuvre préjudiciables à l'équilibre social. A partir de 1970, cette aide étant supprimée, les entreprises se voient obligées, pour réduire au minimum les frais de transport et limiter l'ampleur des déplacements, de recruter sur place la main-d'oeuvre disponible. L'occasion est offerte aux localités dépourvues d'industries mais disposant d'une main-d'oeuvre nombreuse, d'infléchir en leur faveur la décision de nouvelles

(1) Les entreprises paient 6 % de leurs bénéfices en tant qu'impôt ; le Conseil départemental en dispose et rétrocède une partie de la somme à la localité d'origine.

implantations productives.

- Il ne s'agit plus de prélever purement et simplement une main-d'oeuvre sous-payée, mais de recruter un personnel qualifié. Chaque fois qu'intervient une création ou une extension, même réduite, d'un ensemble industriel, des stages de formation professionnelle sont organisés et subventionnés par l'Etat (1). La somme annuelle allouée par le Ministère des Finances est de 25 à 30 millions de forints.

- L'Etat offre par ailleurs le remboursement des frais de déménagement, et le dédommagement des nouveaux venus grâce à "l'indemnité de séparation de la famille" et "l'aide à l'accession d'un logement", s'ingéniant à encourager le déplacement de la main-d'oeuvre qualifiée à partir de Budapest, vers les zones de dépression industrielle.

L'ensemble de ces mesures d'émulation économique concerne les entreprises qui possèdent l'autonomie de gestion. Pour le reste, l'Etat détermine autoritairement la localisation des grosses unités nouvelles financées par le budget national et qui concernent 45 % des investissements industriels totaux. Les promesses d'exonérations fiscales et les subventions en tous genres n'incitent pas toujours au départ. Des décrets administratifs sont des arguments beaucoup plus convaincants pour des transferts d'autorité. Le Conseil économique assigne aux usines devant obligatoirement quitter

(1) Conditions : plus de 200 emplois nouveaux ou augmentation de plus de 50 % de la capacité de production.

la capitale, la date de départ et la localisation souhaitée. Aucune unité industrielle ne peut s'installer dans l'agglomération de la capitale sans l'autorisation spéciale du Conseil. Les profits réalisés par les entreprises qui ont des établissements en province, ne peuvent se réinvestir dans la capitale, sauf lorsqu'il s'agit de renforcer la sécurité dans le travail. Pour orienter le choix spatial, un organisme central a vu le jour récemment, le "Centre national de localisation industrielle" chargé de recenser l'offre et la demande industrielles et de proposer des solutions aux partenaires : entreprise et conseil local.

*

*

*

Dès l'observation rapide, un handicap apparaît. La définition de la hiérarchie des localités ne provoque pas le changement des compétences territoriales aux différents échelons du pouvoir. Dans un pays très centralisé, où nous avons pu montrer l'imperméabilité des limites administratives, et la dépendance de la province par rapport à la capitale, la condition pour une véritable vie régionale était la transformation des unités administratives. On est amené à renforcer

le rôle des cinq grandes villes provinciales pour contrebalancer l'influence de Budapest. Or, aucune attribution tertiaire importante n'est prévue dans ces "pôles de croissance régionale", et surtout il manque un rôle administratif régional qui aurait pu entraîner spontanément la concentration du tertiaire supérieur. Autant l'organisation spatiale "élémentaire" et "moyenne" semble équilibrée, autant la conception de polarisation régionale semble irréalisable.

Les moyens financiers mis en oeuvre sont dérisoires et les mesures économiques ont une très faible puissance d'incitation à l'expansion, car le recours à des pénalisations en cas d'action contraire au plan n'est pas suffisamment explicite.

Il nous paraît que le rôle du tertiaire dans l'évolution future a été bien sous-estimé par rapport à l'industrie. Dans l'évolution qui est en cours, l'augmentation de ce secteur est très sensible, et dans les grandes villes, la compétition pour l'appropriation de la main-d'oeuvre disponible est âpre. Si la croissance du niveau de vie continue et si les conceptions idéologiques ne changent pas, il est indéniable que les vingt prochaines années seront surtout marquées par la révolution tertiaire en Hongrie. Peut-on envisager la diminution des emplois industriels parallèlement à la hausse des emplois tertiaires ? Certainement pas, les prévisions démographiques de Budapest et des autres villes ne comptent que sur l'accroissement modéré. On projette seulement 170.000 à 200.000 habitants par exem-

ple à Pécs, où il y avait 145.000 en 1970, ou 160 à 190.000 à Szeged où on compte 120.000. Même si les immigrants travaillent tous dans le tertiaire, cela ne fait que 10 à 15.000 emplois nouveaux dans ce secteur. C'est bien décevant dans la perspective de création des pôles de développement régionaux. Il est très improbable aussi, que malgré la recherche de productivité dans l'industrie, on puisse limiter la population de l'agglomération de Budapest, comme cela est prévu. Si nous acceptons l'éventualité d'une véritable révolution tertiaire, il faut compter avec une nouvelle phase d'accélération des flux migratoires dont le principal bénéficiaire serait de nouveau Budapest, et les principaux perdants, les centres élémentaires et moyens. Si une telle évolution démarre, la politique régionale élaborée devra être totalement révisée, à moins que l'on souhaite l'approfondissement des clivages régionaux et l'accroissement de Budapest.

Il nous semble que la réussite du plan est une question de rapidité d'exécution et de volume budgétaire engagé. C'est avant que les deux phénomènes, le tertiaire conquérant et l'arrivée des classes creuses démographiques, ne fassent pleinement sentir leurs effets, qu'il faudrait réaliser ce nouveau maillage urbain. Cela semble impossible, car les priorités fixées actuellement ne vont pas dans ce sens. La création de deux axes de relations Est-Ouest de développement majeur est sans cesse ajournée. La lenteur d'exécution est exaspérante : il a fallu 11 ans pour construire 30 km d'autoroute, combien de temps faudra-t-il pour réaliser la

voie ferrée Szolnok-Székesfehérvár et l'axe méridional passant par les pôles de développement régionaux ? Théoriquement le plan est digne d'intérêt, mais il faudrait une capacité financière dix fois plus grande, et la rapidité de réaction d'un secteur privé d'un grand pays capitaliste pour tenter de conjurer le temps...

Dernière remarque générale : aucune alternative de la planification n'envisage l'éventualité de l'ouverture des frontières, comme si la Hongrie était une île. Si, par exemple, le principe d'échange de main-d'oeuvre se réalise dans le cadre du COMECON (c'est inévitable), tout le plan s'écroule, car Budapest et la Dorsale pourraient alors accueillir de la main-d'oeuvre de la Slovaquie, d'expression hongroise. Et en continuant d'évoquer les possibilités d'évolution, on peut supposer la coopération économique beaucoup plus forte entre les pays du COMECON, alors les plans de développement devraient être coordonnés des deux côtés des frontières. Et si l'on croit à la réalisation du canal Rhin-Main-Danube, on devient sceptique en considérant que le plan d'aménagement du territoire ne fait que prolonger les tendances actuelles sans prévoir les changements révolutionnaires, et que le réseau urbain échafaudé pour l'avenir risque de manquer de contenu.

C O N C L U S I O N G E N E R A L E

Au cours des dix dernières années, des événements décisifs ont marqué l'évolution économique et sociale en Hongrie dans le sens de la mutation des structures, du relèvement du niveau de vie, et de la distribution plus équitable des richesses dans l'espace. L'application depuis 1968 du "nouveau mécanisme économique", le vote en 1971 de la loi sur le fonctionnement des Conseils (qui introduit une certaine décentralisation du pouvoir) et celle du Plan d'aménagement du territoire à moyen terme sont les étapes les plus marquantes.

Les résultats en 1975, dernière année du IV^e plan quinquennal, sont-ils en rapport avec l'effort engagé ? Nous voudrions approcher le problème non du point de vue de l'économie nationale, mais en considérant la collectivité locale. La publication récente des premières analyses de répartition du budget en donne la possibilité. Nous prenons l'exemple du

département de Békés (1) où nous examinons d'abord le pouvoir financier dévolu aux différents échelons de la hiérarchie des Conseils pour analyser ensuite les retombées spatiales.

Les développements des infrastructures et surtout des équipements facilitant la vie quotidienne (chapitre budgétaire appelé "Fonds de développement") (2).

Les sources sont les suivantes :

- sources locales, restant entièrement à la disposition du Conseil (3),
- sources partagées (4), provenant des unités de production de la localité et qui sont en principe partagées entre le Conseil local et le Conseil départemental, mais le département est libre de disposer de la totalité de cette recette. Une fois recueillie, le Conseil départemental la redistribue, selon des modalités qu'il a lui-même fixées ("subvention départementale de développement") :
- subvention de l'Etat (perçue globalement par le département et qui la répartit au prorata entre les Conseils locaux),
- prêts bancaires (accordés à court terme).

Observons maintenant la masse des recettes perçues par les différents Conseils au cours des exercices 1971-1975 (tableau LXV).

(1) Nous suivons de près l'analyse de Vági G., 1975, parue dans Közgazdasági Szemle (l'Observatoire Economique), pp. 882-898.

(2) Voir livre premier, chap. IV. Nous rappelons ici brièvement ses caractéristiques.

(3) Taxe urbaine de développement de la population, l'impôt de la propriété bâtie, taxe d'occupation et de location des sols.

(4) Patente et taxe d'utilisation du matériel des entreprises.

TABLEAU LXV

Origine des recettes du Fonds de développement dans
le département de Békés, par habitant, en Forint (1)

	Sources locales	Sources parta- gées (2)	Subven- tion du dépar- tement	Subven- tion de l'Etat	Total	Crédit bancaire
Village (51)	528	-	23	-	551	-
Bourg (21)	602	41	31	17	691	-
Bourg, chef-lieu de canton (3)	712	219	423	869	2.223	-
Ville (3)	790	486	445	2357	4.078	6
Ville, chef-lieu de département	874	1390	939	6931	10.134	2.401
Département (moyenne)	660	292	249	1359	2.560	299

Quatre-cinquièmes des Conseils locaux ne dispo-
sent que de ces ressources financières locales, le départe-
ment leur a enlevé la totalité des "sources partagées" et de
plus, ils ne reçoivent aucune subvention. Sur les 79 communes,
bénéficient d'une subvention quelconque 4 villes, 6 bourgs et
3 villages. L'importance des recettes locales dans le budget
n'est donc pas un gage d'indépendance de décision mais plu-

(1) D'après Vági G., 1975.

tôt une preuve de désintéressement des instances supérieures. D'une catégorie de communes à l'autre, le montant des sources locales augmente régulièrement (en rapport avec la taille des communes), mais leur incidence est à peine perceptible, puisque dans le chef-lieu de département cette masse financière n'est que de 66 % supérieure à la moyenne des villages. La progression est absolument différente lorsqu'il s'agit des autres sources. On ne retrouve pas la hiérarchie de localité établie en 1971, village-bourg-ville, déjà les différences s'accusent entre bourg simple et bourg-chef-lieu de canton, entre ville et ville-chef-lieu de département. Il est surprenant d'observer l'avantage que prend le chef-lieu de canton qui en tant qu'organe de décision a pourtant été supprimé.

Ainsi par rapport à l'indice 100 des villages, le fonds de développement dont disposent les autres catégories de Conseils se répartit ainsi :

bourgs	:	125
bourgs (chef-lieux de canton)	:	403
villes	:	740
ville, chef-lieu de département:		1.839

Si au niveau des sources locales la dispersion relative est initialement de 18,2 %, elle atteint 122,3 % pour l'ensemble du fonds de développement.

Quel est le processus de distribution des "sources partagées" ? L'analyse montre que les villages ne dispo-

sent pas de leurs propres recettes à la différence des chefs-lieux de département. Dans le cas des 3 villes, les sources partagées ont été prélevées du budget d'une ville et distribuées entre les deux autres : 71 % proviennent des villages et bourgs (ordinaires) qui ne récupèrent que 6,8 % après le partage. Les sommes vont aux bourgs-chefs-lieux de canton et à la ville chef-lieu de département. Ainsi, la grande majorité des conseils locaux ne tirent pas de bénéfice des résultats économiques des unités de production siégeant sur leur territoire, et contrairement à l'esprit du plan d'aménagement, la collaboration entre Conseil local et entreprises ne présente aucun intérêt. Paradoxalement les communes riches sont encore les premières bénéficiaires. Il apparaît que la pratique de la redistribution des richesses n'est pas fondée sur la logique économique mais sur l'équilibre des groupes de pression. La lutte entre Conseils locaux pour obtenir une part des subventions est aussi âpre à l'intérieur des départements que celle des départements au Parlement. A des bourgs le conseil de département a enlevé toutes les "sources partagées" (2,2 millions de forints), puis lui a restitué une somme presque équivalente (2,1 millions) sous forme de subventions. Ce jeu ne sert qu'à montrer la puissance absolue du département, la subvention est une largesse qu'il faut mériter.

A l'explication d'une telle concentration des ressources il peut y avoir trois raisons sérieuses :

TABLEAU LXVI (1)

Le montant des impôts et le fonds de développement

	Villages	Bourgs	Bourg chef-lieu	Villes	Ville chef-lieu de départe- ment	
Population (%)	24,9	36,4	8,5	17,8	12,4	100
Impôts((%)	27,7	37,5	7,3	18,2	9,3	100
Impôts/pop.(Ft)	1114	1031	852	1021	747	-
Fonds de déve- loppement(%)	5,4	9,8	7,4	28,3	49,1	100

. On peut supposer que les villages, par suite de leur taille, de leurs caractères démographiques, ne sont pas rentables en tant qu'unités de peuplement, que le transfert progressif de leur population dans d'autres localités est prévu par le plan d'aménagement. Dans ce cas, il est normal que les subventions ne leur soient pas versées. Or la population moyenne de ces villages s'élève à 2.265 personnes, ce qui représente des communautés importantes dont les activités agricoles sont rémunératrices. Il en est de même du système de tanyas attaqué de toutes parts, et estimé très solide. En aucun cas on ne peut négliger ces catégories de com-

(1) Vâgi G., 1975.

munes. Tout en payant l'impôt le plus élevé (voir tableau LXVI), elles ne disposent que des "sources locales", revenus dérisoires pour faire face aux équipements urgents, adduction d'eau ou réseau d'égouts. En les abandonnant à leur sort, on atteint finalement le coeur de tout le secteur agricole, ce qui peut être très grave.

. La concentration des moyens peut viser l'égalisation des niveaux d'équipement et par souci d'efficacité le choix de certaines localités s'impose, ce qui n'exclut pas les autres pour la prochaine période de planification. Mais alors, comment expliquer la faveur dont jouissent les bourgs-chefs-lieux de canton par rapport aux autres bourgs, du moment que déjà les premiers avaient un très net avantage au début de l'exercice budgétaire ?

. Serait-ce alors l'application du Plan d'aménagement à long terme qui a défini la hiérarchie future des localités et prévoit une différenciation des subventions selon cette hiérarchie ? Il est vrai que le chef-lieu de département, classé "centre supérieur", détient dans le réseau urbain national, des responsabilités suffisamment grandes pour justifier l'octroi d'une partie importante des ressources. Mais ces 49,1 % ne sont-ils pas trop élevés ? De la même manière, les trois autres villes et les trois bourgs-chefs-lieux de canton, désignés dans le Schéma directeur comme "centres moyens", doivent posséder des équipements susceptibles de satisfaire tous les besoins des villages d'alentour,

ainsi la concentration des moyens financiers dans ces centres ne doit pas être considérée comme une frustration des villages et des bourgs. Ces centres ne peuvent remplir cette fonction qu'à la condition que les courants de relation qu'ils animent avec leur zone de desserte soient corrects. Malgré de réels progrès, l'infrastructure routière et ferroviaire est peu commode et leur amélioration ne dépend pas des conseils locaux, car le transport est un chapitre budgétaire de l'Etat. Les priorités de l'Etat ne sont pas toujours les mêmes que celles d'un centre urbain de province. L'établissement de grands axes, voire des autoroutes, passe avant les voies d'accès d'une petite ville de province.

Les contradictions demeurent, un plan d'aménagement si parfait soit-il, ne peut résoudre les problèmes, que si les hommes responsables s'y emploient avec toute leur objectivité et humanité. Peut-on s'attendre à une croissance harmonieuse si cette croissance ne se fait pas de concert entre ville et campagne mais au détriment de la campagne ? Est-ce normal qu'au même moment, en ville, on réclame à grands cris des subventions pour construire un deuxième magasin polyvalent, que dans le village d'à côté on mène campagne pour obtenir de l'eau potable et que dans la tanya on attend toujours l'électricité ? Peut-on parler vraiment de décentralisation et de gestion autonome si le Conseil de département tendance à avoir la même attitude qu'avait l'Etat dans les années 1950, et si la gestion autonome se limite à répartir la pénurie ?

Il est indiscutable que depuis 1968 une société nouvelle, plus humaine est en gestation, dans la période transitoire actuelle, les erreurs de jugement et de comportements sont bien normales. Rectifier, ajuster les plans selon l'évolution des structures a toujours été pratiqué en Hongrie. Il serait important que les "sources partagées" ne soient ni enlevées, ni partagées, mais restent à l'endroit où elles sont produites. Il en va de l'intérêt des ententes locales et cela évitera peut-être "le marché du pouvoir et de relation". Les sources financières les plus importantes du budget de développement - les subventions d'Etat - pourraient toujours être attribuées selon un principe de priorité nationale. Un grand pas pourra être fait vers un meilleur équilibre spatial et vers l'égalisation des niveaux de vie.

T A B L E D E S M A T I E R E S

	Pages
Avant-Propos	
INTRODUCTION	1
 PREMIER LIVRE : LA CROISSANCE URBAINE	 15
<u>Chapitre I : ASPECTS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE LA CROISSANCE</u> <u>URBAINE</u>	 21
A) Caractères généraux et facteurs de la mobilité de la population	 22
1 - La période des grands bouleversements (1945- 1962)	 22
2 - La stabilité relative des tendances (1963- 1973)	 31
3 - La projection spatiale des mouvements mi- gratoires	 36
B) Les villes et la mobilité de la population	45
1 - La mobilité de la population urbaine	46
2 - Le taux d'immigration et la capacité de fixation	50
3 - Types de comportement urbain	54
C) L'inégale répartition de la croissance démogra- phique urbaine	59
1 - L'évolution globale sous l'angle des ré- sultats quantitatifs	60
2 - Typologie du rythme de la croissance (1950- 1970)	67
3 - Aspects qualitatifs de la croissance démo- graphique urbaine	72
Conclusion	88
 <u>Chapitre II : ASPECTS SOCIO-ECONOMIQUES DE LA CROISSANCE URBAINE</u>	 97
A) Structure et tendances globales des activités urbaines	104
1 - Les secteurs d'activités	104
2 - Typologie des villes selon les dominantes d'activité	124
3 - Tendances générales de l'évolution des ac- tivités urbaines	128

B) L'évolution des activités urbaines, reflet des transformations de la nouvelle société ...	137
1 - Les modalités de la forte diminution des activités agricoles	137
2 - Les étapes de la "révolution" industrielle urbaine	144
3 - Le tertiaire, collectif et marginal	146
C) La spécificité des fonctions urbaines	184
1 - Le tertiaire, ensemble d'activités banales	187
2 - L'industrie, ensemble d'activité spécifique	194
3 - Spécificité des fonctions urbaines et croissance démographique	200
Conclusion	203

Chapitre III : ASPECTS SOCIO-TECHNIQUES DE LA CROISSANCE URBAINE 209

A) L'infrastructure urbaine de base	211
1 - L'habitat	211
2 - L'habitabilité	223
3 - L'environnement socio-culturel	230
B) La consommation urbaine	236
1 - Facteurs de la consommation urbaine	237
2 - Niveaux de consommation	247
3 - Les tendances actuelles	252
C) L'infrastructure urbaine : essai de synthèse .	254
1 - Essai de synthèse cartographique	257
2 - Synthèse sur l'infrastructure : méthodes statistiques classiques	265
3 - L'apport de l'analyse multivariée	281
4 - L'évolution du niveau d'infrastructure banal	293
Conclusion	300

Chapitre IV : CROISSANCE ET STRUCTURE URBAINES 303

A) L'héritage urbain	304
1 - Les villes de l'Alfeld	316

	Pages
2 - Les villes "historiques" de la Transdanubie et de la Dorsale du Nord	320
B) La recherche de modèle urbain (1950-1965) ...	323
1 - Les priorités économiques et sociales entraînent l'anarchie urbaine	324
2 - La recherche de modèle : la "ville-cité" des années 1950	336
3 - La recherche d'un modèle : "la ville-centre" des années 1960	354
C) Tendances actuelles d'urbanisation	360
1 - Une nouvelle stratégie urbaine	361
2 - Planification à l'échelle de l'agglomération	366
3 - La restructuration de l'espace central de la ville	368
D) Les hommes et la cité	379
1 - Le pouvoir local	379
2 - La collectivité locale	383
3 - Quartiers et classes sociales	392
Conclusion	401
 DEUXIEME LIVRE : LE ROLE SPATIAL DES VILLES.....	 411
INTRODUCTION	413
<u>Chapitre V : L'ENVIRONNEMENT URBAIN</u>	417
A) L'environnement urbain : l'espace démographique	417
1 - Le réseau d'habitat rural	418
2 - Typologie des activités	429
3 - L'extension de la notion urbaine	435
B) Les rapports de production dans les relations ville-campagne	443
1 - La naissance des agglomérations industrielles urbaines	444
2 - La structure des agglomérations urbaines	452
3 - Les rapports de la ville et l'agglomération	459

	Pages
C) La centralité urbaine	464
1 - La hiérarchie des fonctions centrales..	464
2 - La hiérarchie des villes selon la présence des fonctions centrales	467
3 - L'évolution de la centralité urbaine ..	475
D) L'attraction urbaine	488
1 - Les zones d'attraction planifiées.....	490
2 - Les zones d'attraction spontanées à l'image du commerce de détail	503
3 - Les zones complexes d'attraction	539
E) Le réseau urbain	551
1 - Flux téléphoniques et organisation de l'espace	553
2 - Le niveau supérieur de la hiérarchie urbaine	567
3 - La place de Budapest dans l'armature urbaine	583
Conclusion	591

Chapitre VI : LES VILLES ET L'INEGAL DEVELOPPEMENT REGIONAL 603

A) Mesure du déséquilibre spatial	605
1 - L'inégale distribution des moyens de production	605
2 - Les conditions de circulation et de transport	627
3 - Les différences territoriales dans les conditions de vie de la population	634
B) L'ancienneté du déséquilibre spatial	659
1 - Les racines historiques : la période d'occupation turque	660
2 - Les particularités du passage au capitalisme et l'affermissement du rôle de Budapest	664
3 - Les conséquences du Traité de Trianon .	689
C) Conséquences socio-économiques des inégalités régionales	694
1 - Les contradictions internes de la croissance de Budapest	695
2 - Le renchérissement de l'infrastructure, la détérioration des conditions de vie..	702

	Pages
3 - Le saupoudrage industriel empêche la naissance des pôles	704
Conclusion	705
<u>Chapitre VIII : VILLES ET REGIONS DANS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</u>	709
A) A la recherche d'une stratégie spatiale	711
1 - La conception historique et la concep- tion économique dans la division du territoire	712
2 - La polémique régionale	715
3 - Politique régionale et stratégie de dé- veloppement	721
B) L'organisation de la planification spatiale .	725
1 - Les objectifs de la planification	725
2 - L'élaboration des plans régionaux	727
3 - De la théorie à la pratique régionale : difficultés et contradictions	732
C) Essais et résultats de l'action régionale ...	738
1 - La phase de mutation et l'action régio- nale partielle. Exemple de la restruc- turation de l'habitat dispersé	741
2 - La phase de croissance et l'action ré- gionale complexe. Exemple de l'aménage- ment de la région de Balaton	757
3 - La phase prospective dans l'aménagement du territoire. La planification du ré- seau urbain	775
Conclusion	802
CONCLUSION GENERALE	807

